

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung von Punkt 2 als Motion 24 Stimmen
 Für Ueberweisung von Punkt 2 als Postulat 7 Stimmen

*Ueberwiesen – Transmis**An den Nationalrat – Au Conseil national*

86.951

**Motion des Nationalrates (Schmidhalter)
 Bahn 2000. Gleichbehandlung
 der KTU-Projekte**

**Motion du Conseil national
 (Schmidhalter)
 Rail 2000. Projets de construction
 des entreprises concessionnaires
 de transport**

Wortlaut der Motion vom 2. Juni 1987

Der Bundesrat wird beauftragt, bis Mitte 1987 eine Vorlage für die Finanzierung der Bauvorhaben zu unterbreiten, die bei den KTU (Konzessionierte Transportunternehmen) für die Realisierung von «Bahn 2000» notwendig sind. Die Ausscheidung der durch die «Bahn 2000» bedingten Projekte bei den KTU und deren Finanzierung sollte nach ähnlichen Ansätzen und nach gleichen Richtlinien wie bei den Projekten für die «Bahn 2000» geschehen. Der siebte Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen ist aufzustocken und zu beschleunigen.

Texte de la motion du 2 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, d'ici le milieu de 1987, un projet de financement des projets de construction qui seront nécessaires aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) pour la réalisation du programme RAIL 2000. La distinction entre l'établissement des projets exigés par RAIL 2000 pour les ETC et leur financement devrait se faire selon des taux analogues à ceux appliqués aux autres projets figurant à ce programme et selon les mêmes lignes directrices. Le septième crédit de programme pour l'encouragement des ETC doit être augmenté et il faut en accélérer l'octroi.

Antrag der Kommission

1. Ablehnung der Motion 86.951
2. Ueberweisung der Motion Ad 87.069 Eisenbahngesetz

Proposition de la commission

1. Rejeter la motion 86.951
1. Adopter la motion ad 87.069 Loi sur les chemins de fer

Lauber, Berichterstatter: Es geht, wie Sie sehen, um eine Motion, die im Nationalrat angenommen wurde. Am 10. Oktober 1986, d. h. während der Behandlung der Bundesbeschlüsse betreffend «Bahn 2000», reichte Herr Nationalrat Schmidhalter eine Motion ein, deren Text Sie zusammen mit dem Antrag Ihrer Verkehrskommission erhalten haben. Dieser Vorstoss wurde am 2. Juni 1987 im Nationalrat behandelt. Der Bundesrat beantragte Ablehnung der Motion. Der Nationalrat beschloss aber mit 45 zu 17 Stimmen die Ueberweisung. Ihre Kommission hat diese Motion zusammen mit der Revision des Eisenbahngesetzes beraten, weil zwischen den beiden Geschäften doch ein sehr enger Zusammenhang besteht. Das Anliegen des damaligen Motionärs ist richtig. Die KTU setzen grosse Hoffnungen in die Verwirklichung von «Bahn 2000». Durch Einbindung des Regionalverkehrs ist auch für die «abseits der grossen Heeresstrasse», abseits der

grossen Hauptachsen liegenden Regionen ein attraktives Angebot zu verwirklichen. Mit der Deckung des zusätzlichen Investitionsbedarfs sind auch die erforderlichen finanziellen Mittel für die KTU bereitzustellen. Die Stossrichtung der Motion ist also richtig.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen trotzdem, die Motion des Nationalrates abzulehnen, und zwar aus folgenden Gründen: Es geht vor allem um formalrechtliche Argumente. Die Motion des Nationalrates enthält eine Frist, eine Frist, die gar nie hätte eingehalten werden können, nämlich Mitte 1987 für die Botschaft des Bundesrates. Eine Motion ist verbindlich. Sie darf deshalb nichts enthalten, was gar nicht möglich ist. Die Motion ist auch zu eng gefasst, indem z. B. vorgeschrieben wird, der 7. Rahmenkredit für die Investitionsbeiträge an die Konzessionierten Transportunternehmungen sei aufzustocken. Dieser 7. Rahmenkredit basiert auf dem Eisenbahngesetz. Die Motion des Nationalrates will aber andere Ansätze, als sie im Eisenbahngesetz vorgeschrieben sind. Weil das Grundanliegen aber richtig ist, hat die Verkehrskommission dieses Anliegen in die soeben verabschiedete Motion unter Punkt 4 eingebaut. Dem Begehren ist damit Rechnung getragen worden.

Namens der auch hier einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen, die Motion des Nationalrates aus formaljuristischen Gründen abzulehnen.

Abgelehnt – Rejeté

89.027

**SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1988
 CFF. Gestion et comptes 1988**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 26. April 1989 (BBI II, 237)
 Message et projet d'arrêté du 26 avril 1989 (FF II, 234)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 5. April 1989
 Rapport et comptes des CFF du 5 avril 1989

Beschluss des Nationalrates vom 8. Juni 1989
 Décision du Conseil national du 8 juin 1989

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

Lauber, Berichterstatter: Ich kann mich auf einige wenige Punkte beschränken; denn zu den ungünstigen Zukunftsperspektiven hat sich die Verkehrskommission des Ständerates im letzten Dezember eingehend geäussert. SBB und Departement sind nun daran, Strategien für tiefgreifende Verbesserungen auszuarbeiten. Wir werden in einigen Monaten dazu Stellung nehmen können. Aber auch aus grundsätzlichen Ueberlegungen soll der Geschäftsbericht weniger Anlass zu verkehrspolitischen Diskussionen sein. Das Parlament soll die verkehrspolitische Richtung frühzeitig bestimmen, und zwar in erster Linie bei Entscheiden über Investitionen mit dem Budget oder mit anderen Beschlüssen und nur in zweiter Linie mit nachträglichen Korrekturen.

Das Rechnungsergebnis 1988 ist das zweite aufgrund des neuen Leistungsauftrages 1987. Mit der Genehmigung des Leistungsauftrages 1987 der SBB übernimmt der Bund zusätzlich mit der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen die finanzielle Verantwortung für die gesamte Infrastruktur der SBB. Die Verwaltung der SBB ist nur noch für den Betrieb und davon eigentlich nur für den marktwirtschaftlichen Teil voll verantwortlich. Wir haben damals darauf hingewiesen, dass diese Neuorganisation mit Sicherheit Kompetenzverschiebungen und neue Kompetenzprobleme gibt.

Der Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die SBB und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen enthält bekanntlich folgende Bestimmung, in Artikel 2 Absatz 3: «Die Bundesbahnen tragen zudem einen Teil des Infrastrukturaufwandes. Der Bundesrat legt diesen Teil so fest,

dass die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen gezwungen sind.» Bundesrat und Parlament müssen also festlegen, was als grösste unternehmerische Anstrengung zu betrachten ist. Eine objektive Grösse dafür gibt es nicht. Dennoch sollte dieser Beitrag nach möglichst objektiven Kriterien bemessen werden. Die vom Bundesamt für Verkehr angewandte Methode scheint uns zweckmässig. Sie finden Sie in der Botschaft dargestellt.

Im Bereich der langfristigen Verkehrspolitik sind trotz Leistungsauftrag die Steuerungsmöglichkeiten der Bundesversammlung äusserst gering, weil das Parlament zu den Investitionsentscheidungen der SBB nichts zu sagen hat, mit Ausnahme von ganz besonderen Vorhaben, wie etwa «Bahn 2000» oder Neat.

Mit den Rechnungen und dem Geschäftsbericht legen die SBB Rechenschaft über die Erfüllung ihrer unternehmerischen Aufgabe ab. Mit dem Voranschlag 1988 haben Bundesrat und Parlament den SBB das unternehmerische Ziel gesetzt, einen bestimmten Beitrag an die Infrastrukturaufwendungen zu leisten und gleichzeitig die Rechnung auszugleichen.

Die SBB haben 1988 einen Infrastrukturbeitrag von 121,5 Millionen Franken erwirtschaftet. Dieser Betrag ist höher als ursprünglich vorgesehen. Zudem konnten die SBB einen Ertragsüberschuss von 42,2 Millionen Franken erzielen. Sie haben somit 1988 ihren unternehmerischen Auftrag erfüllt. Die Kommission möchte dem SBB-Personal für dieses gute Resultat ihren Dank aussprechen. Wir wissen, dass die Rekorde beim Güter- und Personenverkehr nur dank dem grossen und dem pflichtbewussten Einsatz der Eisenbahner erzielt werden konnten. Dieser Dienst für das Allgemeinwohl verdient Anerkennung. Die Leistung des Personals ist besonders hervorzuheben, weil die SBB an Personalmangel leiden und der Betrieb einfach mit Ueberstunden weitergeführt werden muss.

Die Kommission hat sich auch mit der Entwicklung der finanziellen Belastung für den Bund durch die SBB befasst. Im letzten Dezember hat der Ständerat mit einem Postulat verlangt, dass tiefgreifende Rationalisierungsmassnahmen geprüft werden, wobei – das ist zu betonen – nicht einfach ein Leistungsabbau um jeden Preis gefordert wurde, sondern Konzepte mit Darlegung der Auswirkungen ausgearbeitet und dem Parlament vorgelegt werden sollen. Ein entsprechender erster Bericht ist uns auf den Herbst in Aussicht gestellt worden, so dass wir voraussichtlich Ende dieses Jahres darüber sprechen können.

Am vergangenen Sonntag und später konnten Sie ja Presse- und Radioberichten entnehmen, dass die SBB bereits gewisse Rationalisierungsmassnahmen beschlossen haben. Dazu möchte ich hier nur festhalten, dass die Verkehrskommission wesentlich mehr erwartet als aus der Presse bekannt wurde.

Ein weiterer Schwerpunkt der Beratungen in der Kommission war die Preisgestaltung im Personen- und Güterverkehr. In der öffentlichen Diskussion wird meistens von den Preisen im Personenverkehr gesprochen. Die einen kritisieren einzelne, beschränkte Billigpreisaktionen der SBB, die andern kritisieren die Preise als zu hoch. Die Zahlen der letzten 30 Jahre zeigen aber, dass das Hauptproblem der Preis und damit der Ertrag im Güterverkehr ist. Während die Erträge im Personenverkehr etwa gleich zugenommen haben wie die Kosten, verläuft die Entwicklung beim Güterverkehr ungünstig. Die Erträge pro Tonnenkilometer sind nominell niedriger als vor 15 Jahren. Wenn die Erträge nur so viel zugenommen hätten wie diejenigen im Personenverkehr, würde der Güterverkehr heute 600 Millionen Franken mehr einbringen. Die Erträge hängen sehr eng mit der Leistung der Bahn im Güterverkehr zusammen. Der erwähnte Bericht muss auch neue Konzepte des Güterverkehrs enthalten. Die Diskussion über diese Fragen wird bei der Beratung dieses Berichtes stattfinden können.

Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass keine Niedrigpreispolitik beim öffentlichen Verkehr eingeführt werden soll. Von Ausnahmen abgesehen, verfolgen die SBB auch keine Niedrigpreispolitik. Auch ein Halbtaxbillett ist im Vergleich zu den kilometerabhängigen Kosten des Autos nicht übermässig billig. Die Antwort auf die Frage nach dem richti-

gen Preis ist sehr komplex. Es muss immer verglichen werden, welches die effektiven, nicht die durchschnittlichen Kosten für eine gleiche Fahrt beim Auto sind, wie das Angebot der Bahn im Vergleich zum Auto dasteht, welche Abzüge bei den Steuern gemacht werden können, ob Parkplätze zur Verfügung stehen usw. Wir können auch nicht einfach mit dem Erfolg des TGV beweisen, dass die Tarife keine Rolle spielen. In Frankreich sind die Benzinpreise wesentlich höher als bei uns. Die Bahntarife sind aber niedriger, und der TGV steht auch in Konkurrenz zum Flugzeug. Beim Auslaufen der 1986 beschlossenen Tarifierleichterungen wird die Gelegenheit bestehen, eingehend auf diese Fragen einzutreten. Die Ausnahmen, bei denen die SBB mit Niedrigpreisaktionen arbeiten, dürfen nicht zur Regel werden. Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass solche Aktionen gut überdacht werden müssen. Mit Sonderaktionen können auch Stammgäste vertrieben werden, und das ohnehin stark angespannte Personal wird mit Weisungen für kurzfristige Aktionen zusätzlich belastet.

Im Bereich des internationalen Verkehrs haben die SBB neue Angebote eingeführt, die es verdienen, hier erwähnt zu werden. Dank den Ausweisen Swiss Pass und Swiss Card kann z. B. ein Swissair-Passagier nicht nur ein Flugticket von Boston nach Zürich lösen, sondern gleichzeitig einen Fahrausweis für die Bahnfahrt vom Flugplatz zu einer beliebigen Destination in der Schweiz. Dieser Ausweis ist auch bei den städtischen Verkehrsmitteln gültig. So kann z. B. der Amerikaner aus Boston, der gewohnt ist, mit der Kreditkarte am Flughafen ein Auto zu mieten, ohne Sorgen um fremde Währungen und Kleingeld mit dem Zug nach Luzern und von dort mit dem Bus ins Verkehrshaus fahren. Ein Angebot, das Anklang findet und das auch für die Bahn ein gutes Geschäft ist. Auch für den Gepäcktransport für Flugpassagiere wurden zukunftsweisende Lösungen gefunden.

Ich möchte meinen Bericht mit einer Bemerkung zur aktuellen Lage auf dem Sektor Güterverkehr abschliessen: Wie wir wiederum der Presse entnehmen konnten – es ist immer interessant, Dinge aus der Presse zu erfahren – musste für den Transit nach Italien durch den Gotthard eine Annahmesperre verhängt werden. Die abgestellten Züge stauten sich nicht gerade bis in die Bundesrepublik Deutschland, aber beinahe. Ob die italienischen Staatsbahnen die Züge in Chiasso nicht übernehmen konnten oder ob der SBB Lokomotivführer fehlten, ist dabei nicht entscheidend. Die Frage stellt sich aber, ob nicht ein Teil der Züge über die Lötschberg-Simplon-Linie hätte geführt werden können. Nach meinen Informationen wäre das möglich gewesen. Sollte dies aber wirklich zutreffen, wäre dies äusserst schwerwiegend, denn durch den Rückstau der Züge wird die Verhandlungsposition der Schweiz in den zurzeit laufenden Gesprächen mit den EG-Staaten geschwächt. Soweit meine Ausführungen zu diesem Geschäftsbericht und zur Rechnung der SBB.

Namens der einstimmigen Kommission beantrage ich Ihnen auch hier Zustimmung.

M. Cavadini: Nous voterons gestion et comptes 1988 des CFF, mais nous ne voudrions pas manquer d'attirer une fois encore l'attention du Conseil fédéral sur quelques points qui nous paraissent critiques. Nous l'avons fait à l'occasion du budget, mais les comptes permettent malheureusement de vérifier le bien-fondé de ces remarques.

Au moment où l'on propose de retirer au conseil d'administration des CFF la compétence des crédits d'investissement pour la transférer aux Chambres fédérales, nous dirons notre préoccupation de voir une fois encore le degré de couverture des coûts baisser de 79 pour cent en 1975 à 65 pour cent en 1987. Certaines voix se sont élevées au Conseil national pour faire remarquer que les chemins de fer allemands, par exemple, les Deutsche Bundesbahnen, avaient progressé au cours de la même période de 56 à 59 pour cent, et que, si la tendance se précisait, on pouvait imaginer qu'en 1992 les Allemands connaîtraient un meilleur taux de couverture en chiffres absolus que la Suisse. Nous remarquons surtout un écart croissant entre le traitement du trafic voyageurs et celui du trafic marchandises. Les chiffres sont là, Monsieur le Conseiller

fédéral. En 1946, le prix net du kilomètre-voyageur était de 4,74 centimes; en 1988, ce même prix est de 11,23 centimes. Pour le trafic marchandises, la tonne-kilomètre était facturée en 1946 à 17,95 centimes, et aujourd'hui elle est facturée à 15,51 centimes. C'est un admirable miracle. On ne peut que s'étonner de cette baisse extraordinaire.

Quelles en sont les raisons? La rationalisation du service, sûrement; l'augmentation de la productivité, peut-être; mais n'est-ce pas aussi la crainte ou l'impossibilité de facturer le prix réel en raison d'une forte concurrence, routière entre autres? On peut craindre que la politique tarifaire des CFF ne contribue à l'accélération de la disparition de commerces de distribution, et par conséquent aussi à une forte concentration dans le secteur industriel. L'insuffisance de couverture financière dans ce domaine est payée par le contribuable et si l'on se souvient que pour 1988 la collectivité a pris en charge au titre des CFF un montant de 1 milliard 505 millions, on se rendra compte de l'importance du thème d'une gestion plus industrielle.

Je dirai encore quelques mots à propos des intentions de notre régie quant à la suppression de certaines lignes régionales de caractère particulièrement déficitaire. Nous aimerions demander au Conseil fédéral d'être très attentif aux critères qui présideraient à une telle décision. Nous savons bien qu'il n'a pas été saisi formellement de propositions et qu'il ne peut aujourd'hui prendre position. Nous attirons votre attention sur la procédure. Nous ne manquons pas d'être inquiets à la lecture d'informations contradictoires selon qu'elles émanent de la direction ou de la présidence du conseil d'administration. Dans un domaine particulièrement sensible, que ce soit sur le plan économique ou social, nous souhaiterions une information précise, univoque, issue d'études irréfutables et nourrie d'une concertation avec les régions concernées. Or, nous disons notre étonnement – et c'est un euphémisme – devant l'annonce brutale par la presse de la suppression de deux lignes, neuchâteloises par exemple, l'une pour 1991 l'autre pour 1993, et cela sans prendre contact avec le canton concerné. Nous sommes de ceux qui demandent une gestion rigoureuse mais nous croyons que le dossier est suffisamment politique pour que des précautions soient prises. Ou alors, doit-on imaginer qu'il ne s'agit de la part des CFF que d'une manoeuvre psychologique visant à susciter l'émotion des habitants d'une région puis leur opposition, pour conclure enfin à l'impossibilité d'une telle suppression, donc à l'impossibilité de respecter les engagements financiers? Ce jeu-là serait assez vain et nous voulons croire que les CFF seront à même et d'assurer leurs prestations et d'honorer leur budget et de conduire une politique cohérente et transparente – la transparence se porte bien actuellement.

Danioth: Ich möchte mich der grundsätzlich positiven Beurteilung des Rechnungsergebnisses durch unseren Präsidenten anschliessen und noch zu zwei Punkten vertiefende Ausführungen machen. Sie können dem Bericht entnehmen, dass infolge Rekrutierungsschwierigkeiten die SBB im Jahre 1988 572 Mitarbeiter weniger beschäftigten als nach Personalbudget möglich. Das ist ein beträchtlicher Unterbestand. Trotz dieses Unterbestandes erreichten sie ein höheres Produktionsvolumen als im Vorjahr. Auch diese Feststellung verdient die Erwähnung. Dabei stellt sich die Frage, ob der vom Personal verlangte grosse Arbeitseinsatz auf die Dauer aufrechterhalten werden kann oder ob mit grösseren Einbrüchen, als es allein die unbegleiteten Regionalzüge darstellen, zu rechnen ist. Auf alle Fälle muss die Sicherheit des Bahnbetriebes gewährleistet sein. Aus persönlichen Gesprächen mit Vertretern des SBB-Personals und vor allem mit Lokomotivführern habe ich erfahren, dass die Belastung, die unregelmässige Arbeitszeit, die erhöhte Verantwortung, die grössere Zugsdichte usw. grosse Probleme darstellen. Auch die Einreihung der älteren Mitarbeiter, vor allem der Lokomotivführer, hat zu einer gewissen Unzufriedenheit geführt. Ich bin der Meinung, dass wir diese Probleme ernst nehmen müssen. Sie sind auch am Kongress der Eisenbahner in Lugano zum Ausdruck gekommen, und Herr Direktionspräsident Latscha hat darauf hingewiesen, dass der unausgeglichenen Altersaufbau des SBB-Personals

zusammen mit dem Leistungsausbau in einer Zeit der angespannten Personalrekrutierung hohe Rekrutierungsquoten nötig macht. Es ist mit Recht darauf hingewiesen worden, dass alles unternommen werden muss, damit die Identifikation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Staatsbahn mit dem Unternehmen erhalten bleibt.

Ich bin auch der Meinung, dass man die Probleme der Tarifgestaltung erneut überprüfen muss. Aus dem Bericht geht hervor, dass der Bund – also der Steuerzahler – den Huckepackverkehr der SBB massiv subventioniert, nämlich mit 300 Franken pro Huckepacksendung oder 4000 Franken pro Zug. Im Sinne eines offensiven Einführungsangebotes zur Steigerung der Attraktivität dieser Verkehrssparte dürfte die Politik an und für sich richtig sein. In Anbetracht der Tatsache jedoch, dass der Huckepackverkehr im Jahre 1988 im Vergleich zum Vorjahr zwar einen Mengenzuwachs von 28,5 Prozent, jedoch lediglich einen Ertragszuwachs von 3,8 Prozent aufweist, drängt sich die Frage auf, ob die finanzielle Unterstützung des Bundes in gleichem Ausmass unverändert weitergehen kann und soll oder ob nicht auch hier eine Optimierung am Platze ist. Herr Präsident Lauber hat mit Recht auf die kürzlich aufgetretenen Kapazitätsengpässe verwiesen. Auch der Tarifannäherung soll Rechnung getragen werden. Andere Leistungen beim Personenverkehr, insbesondere auch beim Halbtax-Abonnement, sind zu prüfen. Die Bevölkerung, die mit Recht die Förderung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs und damit unserer Staatsbahn erwartet, kann den Tatbeweis erbringen, dass sie gewisse Anpassungen und Einschränkungen im Interesse des Gesamten auf sich nimmt.

Ein letztes: Die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Bahn gegenüber der Strasse hängt im wesentlichen davon ab, dass die Bahn die Raschheit des Transports verbessern kann. Hier sind noch einige Bedürfnisse, aber auch Möglichkeiten vorhanden, damit die Bahn im Wettbewerb mit der Strasse nicht den kürzeren zieht.

Affolter: Ich äussere mich nicht zur Rechnungsablage im allgemeinen. Das ist kalter Kaffee, den man nicht mehr umrühren sollte. Wenn aber im Geschäftsbericht von einem gesamthaft befriedigenden Ergebnis, ja von einem Rekordjahr gesprochen wird, wenn in der Botschaft des Bundesrates von der Erfüllung des unternehmerischen Auftrages die Rede ist, dann müsste man meinen, die Wende zum Besseren habe eingesetzt, die Talfahrt in tiefrote Zahlen sei gestoppt. Dem ist ganz sicher nicht so. Für uns Parlamentarier, die für die finanziellen Aspekte der Verkehrsaufgaben des Bundes zuständig sind, zählt vor allem, was unter dem Strich resultiert, was der Bund an Bahndefiziten zu tragen hat. Mich interessiert wenig, was die diversen Rechnungsmodelle wie Infrastrukturerfolgsrechnung oder Unternehmenserfolgsrechnung usw. ergeben; das sind arithmetische Fingerübungen. Mich interessiert, was der Bund für die SBB effektiv zu bezahlen hat. Das sogenannte Rekordjahr hat gegenüber dem Vorjahr für den Bund noch einmal ein höheres Gesamtdefizit von 65 Millionen Franken ergeben. Der Infrastrukturbeitrag des Bundes lag um 50 Millionen Franken über dem Budget. Auch die Investitionen liegen mit 330 Millionen Franken mehr als im Vorjahr weit über dem Vorschlag. Es macht wenig Sinn, von Rekordjahren und von befriedigendem Abschluss zu sprechen, wenn wir unsere Augen vor diesen Zahlen verschliessen. Hier wird die ganze Fragwürdigkeit des Leistungsauftrages wieder offenkundig; wir haben heute schon davon gesprochen.

Die Frage, was unsere Bahnen das Schweizervolk kosten dürfen, drängt sich immer mehr auf. Wenn wir die Sache im gesamtwirtschaftlichen Zusammenhang ansehen, tritt schon bald einmal die Frage an uns heran, ob die SBB-Ausgaben wirklich gleich hoch sein sollen, wie diejenigen für den ganzen Bereich von Unterricht und Forschung in der Schweiz. Und soweit sind wir bald einmal!

Die einen sagen, man solle sich bei den SBB nach der Decke strecken und unternehmerisch handeln. Die anderen meinen, die Grundsätze gesunder und sparsamer Haushaltsführung hätten sich der Notwendigkeit der Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu beugen. In diesen Fragen herrscht grösste Unsicherheit, leider auch bei der SBB-Spitze.

Wir sollten vor allem eine ehrliche Politik betreiben. Wir sollten dem Volk sagen, was die verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs kostet. Man legt den SBB einerseits einen unternehmerischen Mantel um, und zwar selbst dort, wo dieser gar nicht umgehängt werden dürfte; andererseits sind die SBB weiss Gott nicht von ständigen und konsequenten Rationalisierungsmassnahmen entbunden, und zwar auch dort nicht, wo sie sich auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs berufen können.

Ueber das Wochenende sind – leider wieder einmal durch Indiskretionen – die Pläne der SBB-Führung für Rationalisierungsmassnahmen bekanntgeworden. Ich erspare mir hiezu eine Stellungnahme. Solche Neuigkeiten möchte ich lieber über die offiziellen Kanäle erfahren. Ob sie das Ei des Kolumbus sind, wage ich zu bezweifeln.

Ich habe heute schon in anderem Zusammenhang vom Personal der Bahnbetriebe gesprochen und möchte in den Dank von Herrn Lauber an das SBB-Personal einstimmen. Wir haben gutes, zuvorkommendes, hilfsbereites Personal. Ich möchte es diesem Personal gönnen, dass es für eine Unternehmung arbeiten kann, die sich nicht immer wieder die Fahrt in die tiefroten Zahlen vorhalten lassen muss.

Das sind ein paar grundsätzliche Bemerkungen zu diesem Rechnungsabschluss. Ich bitte Sie, nicht in eine Euphorie zu verfallen, sondern die Dinge so zu sehen, wie sie tatsächlich sind.

Bundesrat **Ogi**: Ich danke zunächst für die konzentrierte Uebersicht zu den SBB 1988, wie sie Herr Kommissionspräsident Lauber gegeben hat. Der Ständerat ist bekanntlich Zweitrat und pflegt die Kürze. Ich möchte deshalb nicht im alten Kaffee herumrühren und wiederholen, was bereits gesagt wurde. Deshalb konzentriere ich mich auf einige grundsätzliche Fragen:

Zunächst ist festzustellen, dass der Leistungsauftrag, so, wie Sie ihn formuliert haben für das Jahr 1988 erfüllt wurde. Das ist positiv, und es gilt, dies hier hervorzuheben. Zu den allgemeinen Betrachtungen: 1356 Millionen Franken Bundesleistungen an die SBB, so hoch ist der Betrag, den die Steuerzahler 1988 an die SBB ausgerichtet haben. Das entspricht etwa 5 Prozent der gesamten Bundesausgaben, das entspricht in etwa – ich habe das schon einmal gesagt – zwei Paar guter Schuhe pro Einwohner dieses Landes.

Für die Nationalstrassen geben wir pro Jahr annähernd soviel Geld aus, dort sind es 1,19 Milliarden Franken. Dabei sind wir uns bewusst, dass etwa ein Achtel des gesamten Personenverkehrs der Schweiz über die Bahn abgewickelt wird, während etwa 86 Prozent des Personenverkehrs über die Strasse läuft. Diese 12 Prozent der Bahnen mögen gering wirken. Aber trotzdem sind die Bahnen für uns unentbehrlich. Denken wir an die Bewältigung des Pendlerverkehrs, und denken wir vor allem auch an den Agglomerationsverkehr! Diese Relation zeigt aber auch auf, dass das von vielen geforderte Umsteigen von der Strasse auf die Bahn gewisse Grenzen hat. Könnten die Bahnen ihre Auslastung und ihre Kapazitäten verdoppeln – dies ist allerdings kaum realistisch –, könnten sie zusätzlich nur gut 10 Prozent des gesamten Personenverkehrs übernehmen.

Anders sieht es in der Relation Schiene/Strasse im Güterverkehr aus. Hier tragen die Bahnen bereits 32 Prozent und die Lastwagen 64 Prozent bei. Im Transit ist das Verhältnis noch ausgeprägter, nämlich 10 zu 1 – ich würde sagen: Gott sei Dank – für die Bahn!

Mit Blick auf diese Grundtatsachen begrüsse ich jede enge Zusammenarbeit der SBB mit den Vertretern des Strassenverkehrs. Ziel ist es hier, den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse noch besser und vor allem durch eine vermehrte Zusammenarbeit fördern zu können. Beide Partner haben bekanntlich ihre Stärken: die Bahn – wenn sie es gut macht – bei langen Distanzen, der Lastwagen für die Feinverteilung. Auch bei Cargo Domizil und beim Mietwagengeschäft am Bahnhof ist dieses Zusammengehen von Vorteil.

Als zweiten Schwerpunkt möchte ich einige Hinweise zu den Kennzahlen der SBB geben. Ich gehe nicht auf die Details und die Zahlen ein, die nach dem Komma stehen, Herr Ständerat

Cavadini hat sie erwähnt; wir gehen ihnen aber nach. Es sind übrigens Zahlen, die bereits im Nationalrat vorgebracht wurden. Es ist eine Tatsache, dass die Bahn heute leider noch nicht konkurrenzfähig ist. Wir hoffen, das noch ändern zu können. Sie hat heute zwei Handikaps: den Preis und die Schnelligkeit im Verschieben der Güter. An der Grenze wird angehalten. Es werden Dokumente ausgeteilt. Es wird manövriert usw. Die Idee der Eurobahn könnte diese beiden Handikaps vielleicht überwinden helfen.

Nun einige Vergleichszahlen: Der Kostendeckungsgrad der SBB sank 1988 auf 85 Prozent, dies wurde schon in der Kommission hervorgehoben. Eine Vergleichsstudie – vielleicht haben Sie sie schon gesehen – «Erneuerung der Bahn» des Oesterreichers Puwein kommt zu sehr interessanten Schlüssen: So sei die Auslastung des Schienennetzes der SBB 70 Prozent höher als bei der Oesterreichischen Bundesbahn und 45 Prozent höher als bei der Deutschen Bundesbahn.

Im Quervergleich Schweizerische Bundesbahnen/Oesterreichische Bundesbahn/Deutsche Bundesbahn waren die Investitionen der SBB – gemessen an der Zahl der Beschäftigten – weitaus am höchsten. Seit 1975 hätten die SBB ihre Tarife am stärksten erhöht. Trotzdem nahm die Nachfrage nach ihren Leistungen erheblich zu. Das ist vielleicht ganz interessant im Zusammenhang mit der Tarifgestaltung, die uns in nächster Zukunft sehr intensiv beschäftigen muss. Herr Daniöth hat davon gesprochen. Damit verloren die SBB auch weniger Marktanteile an die Strasse als die Oesterreichische Bundesbahn und die Deutsche Bundesbahn.

Weiter schreibt Puwein zu unserer Bahn, dass die Beförderungsleistung der SBB je Beschäftigten über 70 Prozent über derjenigen der Oesterreichischen Bundesbahn gelegen sei. Seit 1975 hätten die SBB ihre Produktivität um fast 50 Prozent gesteigert. Obwohl sich die finanzielle Situation der SBB seit 1975 verschlechtert habe, diagnostiziert Herr Puwein den SBB immer noch das weitaus beste finanzielle Ergebnis. Die SBB können für die Oesterreichische Bundesbahn Vorbild sein, ist das Fazit von Herrn Puwein. Durch die Brille eines Aussenstehenden sehen die SBB offenbar etwas attraktiver aus als durch die Brille manch eines Schweizers.

Beim dritten Themenbereich möchte ich kurz zum Schlagwort «Rationalisierungen» noch etwas sagen. Im öffentlichen Verkehr gilt in den letzten Jahren die Devise «immer weniger leisten immer mehr». Rationalisieren ist ja bekanntlich ein dauernder Prozess.

In der Bundesrepublik Deutschland war der Personalabbau bei der Bahn viel drastischer als bei uns. 1987 hatten die SBB noch 90 Prozent der Beschäftigten von 1975. Die Deutsche Bundesbahn hingegen verringerte ihre Mitarbeiterzahl im gleichen Zeitraum von zwölf Jahren um mehr als das Dreifache der SBB, nämlich um ganze 34 Prozent. Auch die Italienischen Staatsbahnen sehen eine ähnliche Verringerung ihrer Mitarbeiterzahl für die nächsten Jahre vor. Wie Sie wissen, stehen die SBB von zwei Seiten unter einem ausgeprägten Druck: Erstens ist da der ausgetrocknete Arbeitsmarkt, der den SBB sehr zu schaffen macht. Ich komme darauf zurück. Zweitens die sich öffnende Kosten-Ertrags-Schere, die ebenfalls mehrmals angesprochen wurde. Sich Gedanken zu machen über einen noch gezielteren, wirkungsvolleren Einsatz der immer knapper werdenden Mitarbeiter ist deshalb eine Pflicht. Rationalisieren soll aber nicht Selbstzweck sein, sondern dank Konzentration der Kräfte echte Verbesserung bringen. Rationalisieren kann auch heissen, das qualitative Wachstum des Mitarbeiterpotentials anzustreben. Ich traue den SBB und dem Eisenbahnverband zu, dass sie die Produktivität pro Mitarbeiter mit Mass, aber doch wirkungsvoll noch verbessern wollen. Ich zähle auch darauf, dass das Personal unserer SBB die bevorstehenden Vorschläge zur Ergebnisverbesserung in erster Linie als Chance für den öffentlichen Verkehr, nicht als Bedrohung ihres Besitzstandes empfindet.

Sie haben ja, wie Herr Ständerat Lauber bereits ausgeführt hat, über das Wochenende lesen können, dass die Generaldirektion der SBB dem Verwaltungsrat am nächsten Donnerstag eine Reihe von Anträgen unterbreiten wird. Diese Massnahmenvorschläge entsprechen nach vorläufiger Beurteilung der Stossrichtung, die Sie und der Bundesrat von den SBB ver-

langt haben. Ich glaube, hier ist aber nicht der Ort, nun im einzelnen auf diese Vorschläge einzugehen. Ich glaube, es ist richtig, dass wir den Dienstweg einhalten und dass wir abwarten, was der Verwaltungsrat der SBB mit diesen Vorschlägen anfangen wird.

Die Indiskretion, die Sie, Herr Affolter, erwähnt haben, ist nicht in unserem Departement erfolgt, sondern die ist anderswo zu suchen. Ich habe aber auch zur Kenntnis genommen, dass Ihnen, Herr Lauber, die frühzeitig bekannt gewordenen Vorschläge der Generaldirektion der SBB viel zu wenig weit gehen, und ich habe andererseits von Herrn Ständerat Cavadini zur Kenntnis genommen, dass die Massnahmen bezüglich der Stilllegung von Linien oder Ersetzen durch Autobusse auch nicht der richtige Weg seien. Eine grosse Auseinandersetzung wird uns wohl in diesem Bereich erwarten. Die Stunde der Wahrheit wird schlagen. Man muss sich heute vielleicht einfach die Frage stellen – sie wurde bereits mehrmals gestellt – wieviel dürfen uns diese SBB kosten? Darf es etwas mehr sein als zwei Paar gute Schuhe, oder muss es weniger sein als zwei Paar gute Schuhe?

Die Frage, was uns die SBB in nächster Zeit kosten dürfen, ist bis heute nicht beantwortet worden. Ich kann Ihnen nur sagen, dass uns die SBB, wenn es so weiter geht, 1994 etwa 1,9 Milliarden, vielleicht auch 2 Milliarden Franken kosten werden. Deshalb werden wir die Vorschläge, die der Verwaltungsrat uns unterbreiten wird, selbstverständlich sehr eingehend diskutieren. Dann werden der Bundesrat und die Kommissionen ins Spiel kommen, um die nötige Transparenz, die Herr Cavadini angesprochen hat, spielen zu lassen und die Information zu verbessern. Bis jetzt konnte der Bundesrat in dieser Hinsicht nicht aktiv werden. Ich darf Ihnen sagen, dass ich am letzten Freitag von diesen Vorschlägen mündlich Kenntnis erhalten habe. Gestern habe ich den Bundesrat kurz über die Absichten der Generaldirektion der SBB vororientiert.

Abschliessend möchte ich zur Rechnung 1988 festhalten, dass die Mitarbeiter der SBB sicher sehr gute Arbeit geleistet haben. Sie verdienen unsere und Ihre Anerkennung. Ich hoffe, dass Sie durch diese Massnahmen, die nun eine breite Diskussion auslösen werden, nicht verunsichert werden.

Ich darf vielleicht im Hinblick auf die Vorkehrungen für das Jahr 1989, auf Bemerkungen von Herrn Daniöth hin sagen, dass im Moment ein Boom an Verkehrsnachfragen auf der Schiene feststellbar ist. Das ist erfreulich. Wir sprechen ja seit einem Jahr von der «Renaissance» der Bahn. Wir versuchen, die Bahn zu forcieren, wo immer es geht und sie wieder attraktiver zu gestalten. Der Boom ist erfreulich, weil wir am Gotthard im Güterverkehr in den ersten Monaten dieses Jahres eine Zunahme von 14,5 Prozent und am Simplon – das wird Herr Ständerat Lauber sicher freuen – eine Zunahme von 24 Prozent verzeichnen. Da hat der Lötschberg auch etwas mitbekommen. Ich habe mich letzten Samstag am Bahnhof in Kandersteg diesbezüglich erkundigt, ohne nach genauen Zahlen zu fragen. Leider wird sich der Trend vor allem nur in Form von Tonnagen niederschlagen, weniger in Form eines viel besseren Ertrags.

Die SBB haben verschiedene Probleme. Die möchte ich nicht unerwähnt lassen. Es sind einmal gewisse Zugverspätungen, die von der Bundesrepublik Deutschland herrühren, sowie Kapazitätsengpässe in Italien. Sie resultieren nach meinen Informationen nicht aus einem Unvermögen der SBB. Auf der anderen Seite haben die SBB im Moment kaum mehr Reserven. Das zeigt sich in zeitlicher Hinsicht: Die Fahrpläne sind sehr dicht. Dann haben die SBB gewisse Probleme in personeller Hinsicht, vor allem der Bereich Lokomotivführer macht uns Sorgen. Es werden im Jahr 400 Lokführer ausgebildet, und im Moment sind etwa 3100 Maschinisten verfügbar. Hier werden seitens der SBB grosse Anstrengungen unternommen. Ich hoffe, dass sie bald einmal Früchte tragen werden. Dann ist im heutigen Boom beim Rollmaterial die Anzahl Lokomotiven, die zur Verfügung stehen, begrenzt. Wir haben also ein fragiles Gleichgewicht. Störungen schlagen sofort durch, und Güterzüge stehen dann in der Schweiz in Wartepositionen und können nicht zur Weiterfahrt geleitet werden, sei es Richtung Süd oder Nord. Diese Situation macht uns – dem Bundesrat – Sorge, nicht zuletzt hinsichtlich der verkehrspoliti-

schen Verhandlungen mit den EG. Die EG wollen sehen, ob wir in der Lage sind, diesen kombinierten Verkehr, den wir forcieren, den wir unterstützen, den wir auch als Beispiel darstellen wollen, zu bewältigen, und da sind natürlich stehende Züge an der Grenze nicht unbedingt dazu angetan, ein sehr positives Bild abzugeben, zumal die Hintergründe zu wenig bekannt sind, nämlich dass der Fehler nicht bei uns, sondern vor allem bei Zugverspätungen und Kapazitätsengpässen, die aus unseren Nachbarländern stammen, liegt.

Das ist die Situation der SBB, wie sie sich heute präsentiert. Die «Renaissance» der Bahn ist im Gange. Die Bahn wird wieder entdeckt, aber neue Probleme warten auf eine Lösung. Ich hoffe, dass alle Mitarbeiter bei den SBB und auch Sie, das Parlament, mithelfen, die sicher anspruchsvolle Zukunft der SBB zu bewältigen.

Lauber, Berichterstatter: Namens der Verkehrskommission muss ich hier eine kleine Präzisierung vornehmen, und zwar im Zusammenhang mit den Massnahmen, die die SBB aufgrund von Presseberichten inzwischen getroffen haben.

Ich habe gesagt, dass diese der Verkehrskommission zu wenig weit gehen. Das ist aber nicht unbedingt quantitativ zu verstehen, das kann auch qualitativ verstanden werden. Die ständerätliche Verkehrskommission hat ganz klar in ihrem Postulat vom Dezember festgehalten, dass tiefgreifende Rationalisierungsmassnahmen und restrukturierende Massnahmen zu prüfen seien, wobei – und das wurde betont – es nicht einfach um jeden Preis um einen Leistungsabbau gehen sollte. Wir haben also keine Stilllegung von Linien verlangt, sondern es sollen Konzepte mit Darlegung der Auswirkungen ausgearbeitet und dem Parlament vorgelegt werden, aber das Konzept haben wir ja noch nicht. Nun können wir diese Massnahmen weder quantitativ noch qualitativ beurteilen. Wir wollten klare Konzepte mit entsprechenden Auswirkungen auf die SBB und auch auf die entsprechenden Regionen. Nun sind Einzelmassnahmen getroffen worden, die wir im Moment nicht in der Lage sind, zu beurteilen. Das ist wiederum ein Beweis, dass das Parlament zu den Investitionen nichts zu sagen hat. Stilllegung von Linien sind auch Investitionen, vielleicht Fehlinvestitionen, das kommt darauf an, wie man dies beurteilt. Diese kleine Präzisierung wollte ich hier anbringen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1 et 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

36 Stimmen

Dagegen

(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1988

CFF. Gestion et comptes 1988

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	341-345
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 665

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.