

les personnes avec antécédents, absolument indispensables pour lutter contre la criminalité organisée ou répétitive. Il faut se rappeler que le cas Ferrari s'est produit du fait qu'après 14 ans le prisonnier est sorti, a décidé de changer de canton, et est devenu un inconnu pour la police du nouveau canton. Quelle est la portée de ce postulat? Allons-nous vers un changement de climat politique par rapport au temps où, au nom d'une certaine conception de la protection de la sphère privée, on a bloqué le projet du KIS, le «kriminalpolizeiliches Informationssystem», on a fait obstacle à la réalisation du projet SIP qui touche les cantons romands et le Tessin, on a combattu l'article 260bis du Code pénal concernant les actes préparatoires, et cette opposition était même manifestée par d'éminents procureurs cantonaux, y compris tessinois?

Dix ans se sont écoulés depuis et pour vérifier ces changements, j'ai présenté un postulat priant le Conseil fédéral d'étudier une loi qui permette la mise en commun entre cantons et Confédération des informations de police touchant toutes formes de criminalité importante, y compris les informations sur les personnes avec antécédents. A mon avis, c'est la conclusion inévitable de ce postulat qui est présentée par la commission si l'on veut vraiment avoir cette vue d'ensemble dans la lutte contre la criminalité et avoir de surcroît les instruments permettant de mener cette lutte.

Si on jette un regard critique, avec l'esprit de la CEP, sur toute l'activité politique inhérente à l'ensemble de la lutte contre la criminalité notoire, on peut conclure qu'il y a très peu de politiciens et de groupes politiques qui n'ont rien à apprendre des événements de ces derniers lustres dans un acte d'autocritique. Entre la protection de la personnalité, la protection des personnes et celle de l'Etat, il y a des antinomies et des tensions qui méritent constamment notre attention, mais il faut aller jusqu'au fond des choses si l'on veut vraiment prendre au sérieux la lutte contre ces formes organisées de criminalité.

**Le président:** Le Conseil fédéral est prêt à accepter ce postulat, de même que les postulats suivants.

*Ueberwiesen – Transmis*

*Postulate 2 – 4 – Postulats 2 – 4  
Ueberwiesen – Transmis*

**Le président:** Permettez-moi quelques mots en guise de conclusion à ce débat, que certains d'entre vous n'ont pas hésité à qualifier d'historique.

Le choix qui nous y a conduit était indispensable, psychologiquement d'abord, pour reprendre pied à un moment où nous nous trouvions malmenés par les événements. Notre participation indirecte par le truchement de notre commission d'enquête a permis la restauration progressive de la confiance. Le sang-froid pouvait prendre le dessus sur la méfiance paralysante, consécutive au choc et à l'émoi. Pratiquement, ensuite, il fallait, pour qu'une totale confiance soit restaurée, que le Conseil fédéral soit relayé par le Parlement dans cette analyse délicate.

Les conclusions du rapport prouvent que le travail de notre commission ne fait pas double emploi avec les enquêtes commandées par le Conseil fédéral, et que la mise à plat et en question des pratiques du Ministère public doivent être considérées comme un apport majeur à notre ordre démocratique. Fonctionnellement, enfin, pour réagir aux événements graves, nous disposons d'un instrument d'exception, prévu aux articles 55 et 65. Il fallait l'utiliser, nous l'avons fait, et il a fourni la preuve de son efficacité. L'outil est une chose, le savoir-faire de celui qui l'utilise en est une autre.

Le mérite de la réussite, en l'occurrence, va bien sûr à la commission d'enquête. A la suite de nombreux d'entre vous, j'aimerais remercier ses membres, le président et le rapporteur de langue française. Le fait que ce dernier en ait assuré avec M. Petitpierre la révision de la traduction montre combien ce travail était notre affaire. Non seulement le problème posé était de caractère exceptionnel, mais les conditions dans lesquelles le travail s'est fait et la qualité du résultat le sont aussi. Chers collègues, membres de la commission, votre mission

est accomplie. Vous avez la reconnaissance du Parlement et celle du peuple qui témoigne son intérêt en faisant de ce rapport un bestseller.

Cet exercice a finalement démontré que, grâce à nos propres ressources, nous sommes parvenus à sortir de l'ornière. Un suivi sérieux, constitué par l'application des mesures que nous avons décidées, devrait nous empêcher d'y retomber.

Monsieur le Conseiller fédéral, nous prenons acte de tous vos engagements visant aux réformes qui s'imposent. Nous ne doutons pas de votre sincérité. Que la confiance restaurée nous conduise aux résultats hautement souhaitables et ardemment souhaités! (*Applaudissements*)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

89.066

## **SBB. Voranschlag 1990 CFF. Budget 1990**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. Oktober 1989  
Message et projet d'arrêté du 24 octobre 1989

Voranschlag 1990 und Mittelfristplan 1991–1995 der SBB vom 19. September 1989  
Budget 1990 et plan à moyen terme 1991–1995 des CFF du 19 septembre 1989

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

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**M. Meizoz,** rapporteur: Le budget des CFF pour 1990 fait apparaître un excédent de produits de 12 millions de francs. L'équilibre des comptes est ainsi réalisé. Au prix cependant d'un vaste effort financier de la Confédération qui, avec 1,775 milliard de francs, marque une augmentation de 21,5 pour cent sur l'exercice 1988. L'intervention de la Confédération a lieu en application du mandat de prestations 1987. Elle a pour but d'indemniser les prestations des CFF en faveur de l'économie générale (transport régional des voyageurs et ferroutage), soit 589 millions, et de couvrir les frais d'infrastructure que les CFF ne sont pas en mesure de supporter, soit 986 millions de francs.

Après avoir pris connaissance de ces chiffres ainsi que de ceux contenus dans le plan à moyen terme 1991-1995, le Conseil fédéral se dit préoccupé par la tendance qui s'en dégage. La perspective de voir les CFF ne plus être en situation, à partir de 1992, de verser la contribution d'infrastructure prévue dans le mandat de prestations l'inquiète au plus haut point. La commission partage ce sentiment.

Est-ce à dire pour autant que le dossier des CFF ne serait plus défendable? On ne saurait le prétendre, ne serait-ce que parce que les CFF sont un service public et qu'à ce titre ils fournissent des prestations qu'une entreprise privée se garderait bien d'offrir, parce qu'ils n'ont pas de monopole et sont exposés à la concurrence des transports routiers, parce qu'ils sont censés contribuer efficacement à satisfaire le besoin de mobilité, tout en ménageant les ressources naturelles et l'environnement. Certes, la politique dynamique, moderne, bien ciblée, de promotion du rail, les innovations introduites en matière d'horaire, de tarif, de confort, portent des fruits, puisque la part des chemins de fer par rapport à l'ensemble du marché des transports s'étoffe chaque jour un peu plus; elle avoisine aujourd'hui les 30 pour cent contre 23 pour cent il y a quatre ans. L'amélioration des produits qui en découle ne suffit cependant

pas à compenser les coûts supplémentaires enregistrés plus spécialement aux chapitres des frais de personnel et des frais de capitaux.

En ce qui concerne le personnel, la dépense, avec 2,987 milliards de francs, dépasse de 342 millions, soit de 13 pour cent, celle de 1988. Cette évolution est directement liée aux décisions prises par les Chambres fédérales en matière salariale et, dans une moindre mesure, à l'engagement de nouveaux agents. En 1990, le nombre des collaborateurs des CFF sera supérieur de 426 unités, ou 1,10 pour cent seulement, à celui autorisé pour l'exercice 1989. La progression est faible, il convient de le souligner, à l'heure où l'offre de prestations et le volume du trafic sont en pleine expansion.

Quant aux charges d'intérêts, elles sont en hausse sensible – 36 pour cent – pour atteindre 348 millions de francs sous la double poussée du renchérissement des taux débiteurs et de l'accroissement des investissements.

L'horizon financier des CFF, observé à la lumière du plan à moyen terme 1991-1995 s'assombrit. La participation de l'entreprise aux coûts d'infrastructure, qui est considérée comme un critère d'efficacité économique, restera en effet confinée dans des limites étroites, trop étroites, soit entre 25 et 39 millions de francs seulement, alors que celle de la Confédération augmentera régulièrement au point d'approcher en 1995 1 milliard 400 millions de francs contre 986 millions en 1990. Cette évolution est contraignante. Elle place les CFF dans l'obligation de prendre des mesures pour accroître les produits et diminuer les coûts, pour réduire, moyennant un ordre de priorité, le volume des investissements. On citera au nombre de celles-ci, dans le trafic voyageurs, des adaptations de prix plus fréquentes ou plus importantes, le renforcement des efforts de rationalisation, notamment pour restreindre l'occupation des gares par du personnel, la suppression de l'accompagnement des trains en trafic régional et d'agglomération, le remplacement de certaines dessertes ferroviaires par des services routiers.

Je reviens sur l'occupation des gares et stations par du personnel pour relever que 197 d'entre elles, sur un total de 802, n'abritent aucun agent. Les CFF souhaitent en augmenter le nombre d'une trentaine dans un premier temps. Précisons à ce propos que le seul critère de la rentabilité ne saurait toutefois suffire à justifier le changement. D'autres facteurs doivent être pris en compte dans l'examen de chaque cas, en particulier les recettes du trafic marchandises, les investissements nécessaires pour adapter les installations de sécurité suite au départ du personnel et, avant tout, la satisfaction des besoins de la clientèle.

Dans le secteur des marchandises, les CFF entendent donner la priorité au transport à fort tonnage sur de longues distances, supprimer les capacités ne répondant pas aux besoins du marché, espacer la grille de desserte, restructurer les prix de façon à couvrir le plus possible les frais fixes. L'ensemble de ces mesures représente un potentiel d'amélioration des résultats de 43 millions à 87 millions de francs par année, de 1990 à 1994, soit de 1 à 2 pour cent des charges annuelles, ce qui est plutôt modeste, on en conviendra.

Avec le Conseil fédéral, la commission est d'avis que les CFF devraient aller plus loin encore dans la recherche de moyens visant à asseoir leurs finances sur des bases plus larges et plus solides, leur offrant ainsi la capacité de fournir des contributions d'infrastructure de confortable dimension. C'est ainsi que les CFF devraient revoir leur politique d'acquisition de véhicules, matériel et équipements divers et, plus précisément, faire régulièrement appel au marché international.

Nul doute en effet que des économies importantes pourraient être réalisées si les entreprises étrangères étaient systématiquement appelées à faire des offres chaque fois que le produit recherché, fabriqué hors de nos frontières, répond à nos normes de qualité, de sécurité, d'exploitation. La pratique suivie jusqu'ici par les CFF est trop timide, trop restrictive. Dans le secteur des achats et des approvisionnements, par exemple, les acquisitions faites chez des concurrents étrangers de fournisseurs suisses ne représentent en 1987, avec 17 millions de francs, que 5 pour cent de la dépense totale. Il faut aussi savoir que les CFF donnent la préférence aux produits suisses cha-

que fois que l'écart en faveur du fournisseur étranger n'est pas supérieur à 5 pour cent. En 1988, cette manière de faire a coûté aux CFF 4 millions de francs.

Les CFF peuvent aussi faire mieux en matière de gestion du patrimoine foncier. Dans ce domaine, malgré les résultats encourageants obtenus jusqu'ici, une plus large commercialisation des bien-fonds et autres immeubles pourrait apporter de substantielles recettes supplémentaires. Il faut en accélérer le processus, porter le regard au-delà des galeries marchandes des grandes gares pour englober dans le champ de vision les vastes surfaces et volumes que représentent les gares non occupées, les halles aux marchandises insuffisamment utilisées, les terrains adjacents sur lesquels par exemple des places de parc peuvent être créées. Une étude faite à ce sujet par l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, pour le district de Lavaux, dans le canton de Vaud, révèle que les CFF ont encore beaucoup à faire pour tirer un profit maximum de telles situations.

Dans le secteur du trafic marchandises, enfin, une restructuration complète de l'offre, à l'enseigne de «Cargo 2000», s'ajoutant aux mesures immédiates que j'ai déjà évoquées, devrait être mise en oeuvre à partir de 1991 avec, à la clé, un potentiel d'amélioration des résultats de l'ordre de 100 millions de francs par année.

Les mesures de rationalisation que les CFF se proposent d'appliquer dans le cadre du plan à moyen terme 1991-1995 rencontrent des résistances aussi bien dans les milieux politiques que chez le personnel concerné ou encore au sein de la population. C'est bien naturel, sinon toujours justifié.

La commission, pour sa part, et dans sa grande majorité, est bien consciente que les CFF doivent se donner les moyens de remplir avec succès le mandat de prestations 1987. C'est pourquoi elle les accueille dans un esprit positif, non sans émettre quelques réserves au passage. La commission manifeste sa compréhension pour la manière avec laquelle notre grande régie, confrontée qu'elle est à des exigences contradictoires, s'attache à répondre à l'attente du pouvoir politique, telle qu'elle s'exprime au travers du message du Conseil fédéral et des débats au Parlement. C'est ainsi qu'on lui demande, à la fois, d'innover sans cesse, de s'adapter aux besoins des transports, voire même de les stimuler, de prendre en compte la protection de l'environnement dans l'exploitation de son réseau et dans la réalisation des nouveaux projets, tout en ayant constamment en point de mire les critères de rentabilité de l'entreprise. Cela revient presque à lui demander de résoudre la quadrature du cercle.

Vu la nette détérioration des résultats d'entreprise annoncée par le plan à moyen terme 1991-1995, le Conseil fédéral a invité les CFF à réduire sensiblement le volume des investissements, celui-ci étant désormais plafonné à 1500 millions de francs en termes réels. Les mises de fonds pour les affaires immobilières et les nouveaux projets, tels que RAIL 2000 et le corridor de transit destiné au trafic combiné en sont exceptés. Cela étant, on doit s'interroger sur les conséquences d'une telle décision, notamment quant aux besoins de rattrapage qu'elle pourrait engendrer plus tard. Le financement des investissements devient toujours plus onéreux, l'aggravation des charges d'intérêts, déjà évoquée au début de ce rapport, en est l'illustration.

Les CFF, appliquant la décision prise par les Chambres fédérales en 1988 de fixer à 25 millions de francs pour chacune des trois années 1989, 1990 et 1991, leur contribution d'infrastructure devaient être en situation, en 1990, de dégager un excédent de produits de 12 millions de francs. Le Conseil fédéral considérant, d'une part, que les chiffres inscrits dans le plan à moyen terme constituent une norme minimale, constatant, d'autre part, que la charge globale supportée par la Confédération est, avec 1575 millions de francs, extrêmement lourde et qu'elle ira s'accroissant, propose de ne plus faire apparaître d'excédent de produits et, en conséquence, d'augmenter de 12 millions de francs la contribution d'infrastructure des CFF. Celle-ci serait ainsi portée à 37 millions. Cette contribution couvrira dès lors 3,8 pour cent des dépenses d'infrastructure, contre 27,5 pour cent quatre ans plus tôt.

Malgré la fragilité de leur assise financière, les CFF sont incon-

testablement une entreprise publique dont la productivité est élevée, en forte hausse depuis quelques années. Cette image des CFF prend encore plus de relief si on la compare aux autres réseaux européens. Ils occupent la tête pour ce qui est des prestations tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises.

S'agissant des montants compensatoires versés par l'Etat par rapport aux prestations fournies (voyageurs/kilomètres et tonnes/kilomètres) les CFF sont, avec les Chemins de fer anglais et suédois, parmi ceux qui grèvent le moins les finances publiques. On en conviendra, cette constatation relativise le poids de la contribution à l'infrastructure versée par la Confédération.

Autre bonne performance, les frais de personnel, comparativement aux dépenses totales, sont, avec 58 pour cent, inférieurs à ceux comptabilisés dans la plupart des pays qui nous entourent (Allemagne, Autriche, Belgique, etc.). Enfin, par tête d'habitant, c'est la Suisse qui consomme le plus de train, avec, en moyenne, 1570 kilomètres par année.

Comme on vient de le voir, les CFF sont parmi les plus performants du monde du point de vue du nombre de voyageurs et du volume des marchandises transportés, de la qualité, de la densité, de l'adéquation de l'offre et compte tenu aussi des conditions très particulières dans lesquelles ils exercent leur activité, du poids des investissements, de la topographie tourmentée du pays, des contraintes internationales et d'une gestion rendue difficile par la constante pression politique qui s'exerce sur eux.

Pour terminer, la Commission des transports et du trafic de votre conseil vous invite, en conclusion de ses travaux, par 20 voix contre zéro, avec une abstention, à voter l'arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1990, dans les termes proposés par le Conseil fédéral.

**Kühne, Berichterstatter:** Die Verkehrskommission hat den Voranschlag 1990 am 2. November beraten und gleichzeitig eine allgemeine Lagebeurteilung vorgenommen. Ich möchte das Ergebnis in Form einer Kurzanalyse wie folgt festhalten: Die SBB befinden sich 1989 auf Rekordfahrt und werden diese voraussichtlich 1990 fortsetzen.

Während der Personenverkehr mengenmässig leicht zunimmt, steigt das Gütervolumen beachtlich an. Der Gütertransport brachte im laufenden Jahr Steigerungen bis zu 58 Prozent bei den Containern. Sie haben in einer Parlamentarierinformation entsprechende Daten erhalten und sind über den Stand der ersten 10 Monate 1989 ins Bild gesetzt worden.

Auch die Erträge nehmen zu. Für das Jahr 1989 kann davon ausgegangen werden, dass mit einem um etwa 60 Millionen Franken besseren Ergebnis gerechnet werden kann. Die SBB fahren im Moment bei den Erträgen hart an der 5-Milliarden-Grenze und werden diese vielleicht noch 1989 überfahren.

Auch der Aufwand steigt, besonders Personalaufwand und Zinsen. Die Kapazitäten sind auf neuralgischen Strecken und während Tages- und Saisonspitzen ausgelastet, teilweise überlastet. Mittels Investitionen muss der Betrieb leistungsfähiger und rationeller gemacht werden; die Leistungen des Bundes an seine Staatsbahn steigen, nicht zuletzt als Folge der notwendig hohen Investitionstätigkeit.

Gewisse Engpässe ergeben sich beim Personalbestand. Die Rekrutierung ist ebenso schwierig wie bei vielen anderen Wirtschaftssektoren. Wir anerkennen, dass Personal und Leitung der SBB mit Engagement und Zuverlässigkeit ein grosses Verkehrsaufkommen unter erschwerten Bedingungen bewältigen. Unsere Bahnen müssen gegenwärtig auf vollen Touren fahren und gleichzeitig vielerorts bauen, zum Teil das bauen, was vor zwanzig und mehr Jahren versäumt worden ist.

Die Kommissionsmitglieder haben allgemein die Botschaft als aussagekräftige Standortbestimmung gewürdigt und auch verdankt. Die Unternehmenserfolgsrechnung weist Erträge von 5 Milliarden 165,7 Millionen Franken aus. Nach Anhebung des Infrastrukturbeitrags der SBB von 25 auf 37 Millionen durch den Bundesrat steigen die Aufwendungen ebenfalls auf den gleichen Betrag. Die Bundesbahnen präsentieren damit einen ausgeglichenen Voranschlag, allerdings unter Einbe-

zug von Abgeltungen und Finanzhilfen des Bundes von 1,52 Milliarden Franken gemäss Tabelle 12 der Botschaft.

Bundesrat Ogi nahm Stellung insbesondere zur mittelfristigen Entwicklung und erläuterte der Kommission die Strategie des Bundesrats zur Bewältigung des anstehenden Transitproblems. Als positive Punkte erscheinen, dass beim Güterverkehr das Mengenwachstum im Gleichschritt mit der Ertragszunahme budgetiert werden kann, dass die Idee des kombinierten Verkehrs an Bedeutung gewinnt, dass beim Personenverkehr durch die Eröffnung der Zürcher S-Bahn eine markante Angebotsverbesserung erfolgt und damit auch höhere Frequenzen erwartet werden können.

Sorgen bereitet hingegen die Personalsituation, die angespannt ist. Die SBB erbringen grössere Leistungen mit einem knappen Personalbestand. Die Erhaltung der ausgebildeten Leute im Unternehmen ist wichtig. Ebenfalls Sorge bereitet, dass die Nettoaufwendungen des Bundes für seine Bahn steigen, während die SBB auch weiterhin nur einen bescheidenen Infrastrukturbeitrag leisten können. Wesentlich beeinflusst wird diese Entwicklung durch die wachsenden Zinslasten. Wohl kann die Zinsfussentwicklung nicht beeinflusst werden, das Investitionsvolumen bestimmt aber massgeblich den Schuldendienst. Daher hat der Bundesrat das ordentliche Investitionsvolumen mit 1,55 Milliarden Franken nominal begrenzt. Dadurch soll noch vermehrt das Wünschenswerte vom Unerlässlichen getrennt werden.

Von der Plafonierung ausgenommen sind: die Aufwendungen für «Bahn 2000»; Investitionen mit kommerzieller Nutzung wie Bahnhofüberbauungen, sofern diese kommerzielle Nutzung eine entsprechende Rentabilität ausweisen kann; Konzepte, die der Ertragssteigerung dienen, und Uebergangslösungen für den kombinierten Transitverkehr, welche die Steigerung der Kapazität von heute 114 000 Sendungen pro Jahr auf 470 000 Sendungen im Jahre 1994 zum Ziele haben.

Zur Arbeitsweise der Kommission: Die drei Sektionen der Verkehrskommission haben sich vorgängig mit folgenden drei Themen befasst und die Folgerungen durch ihre Präsidenten der Kommission vorgetragen: Massnahmen zur Verbesserung der Unternehmensergebnisse, Bedienung in der Fläche und im Zug und Investitionen 1990. Alle drei Punkte stehen in Zusammenhang mit dem Voranschlag 1990, insbesondere auch mit dem Mittelfristplan 1991-1995. Diese Punkte waren ebenfalls die Hauptthemen der Diskussion.

Bedingt durch den grossen Erneuerungsbedarf mit entsprechender Kostenfolge für den Bund und dem kleinen Infrastrukturbeitrag der SBB sind zusätzliche Massnahmen zur Ergebnisverbesserung gefordert worden. Namentlich sind alle vernünftigen Rationalisierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Diesem Punkt ist aber schon bisher Beachtung geschenkt worden. Es bestehen keine unerschöpflichen Potentiale mehr ohne gleichzeitige Verschlechterung der Dienstleistungen. Die Kommission erwartet, dass keine irreversiblen Schäden geschaffen werden. Eine Reduktion der Flächenversorgung kommt nicht in Frage. Beim Abbau von Bedienung oder Besetzung soll Ersatz geschaffen werden, z. B. in Zusammenarbeit mit den PTT, Gemeinden usw. Es sollen nicht gleichzeitig Zugsbegleitung und Stationsbesetzung aufgegeben werden. Auf eine Kurzformel gebracht, lautet das Ergebnis: Rationalisierung ja, gravierende Dienstleistungsverschlechterung nein.

Ueber Sinn und Ausmass der Rationalisierung besteht in der Kommission allerdings keine einheitliche Meinung, sowenig wie vermutlich hier im Saal und bei der Bevölkerung. Bedeutsam wird jedoch sein, dass die Konzepte zügig entschieden werden, damit Kunden und Personal nicht im ungewissen bleiben. Namentlich Güterkunden müssen rechtzeitig wissen, wie für sie z. B. «Cargo 2000» aussieht. Allfällige unpopuläre Massnahmen sind durch Gespräche und allenfalls durch Ersatzlösungen vorzubereiten.

Bei den Investitionen gilt es zu beachten, dass die Instandhaltung der Anlagen grosse Mittel verschlingt und dass somit für eigentliche Neu- und Ausbauten verhältnismässig wenig Spielraum übrigbleibt.

Mit der Begrenzung der ordentlichen Investitionsmittel bei sich fortsetzender Bauteuerung sind Probleme vorprogram-

miert. Die Befürchtung wurde geäußert, dass Regionen mit Nachholbedarf vergeblich auf ein neues Eisenbahnzeitalter warten könnten. Hier ist im Rahmen der Kommission vor allem auch auf die Probleme der Ostschweiz hingewiesen worden. Wir haben mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass Bundesrat Ogi zugesichert hat, dass auch die Verkehrsgunst der Ostschweiz nun endlich verbessert werden soll. Neues Rollmaterial wird ab 1990 und 1991 einfahren, und die Planung der Doppelspurabschnitte im Rheintal wird nächstes Jahr aufgenommen.

Längere Zeit wurde über die Höhe des Infrastrukturbeitrages diskutiert. Ich werde bei der Behandlung des Detailantrages Ammann auf diese Frage zurückkommen.

Zum Mittelfristplan 1991–1995: Der Mittelfristplan geht von einem hohen Verkehrsvolumen und entsprechend guten Erträgen aus. Bei günstigem Konjunkturverlauf sind nach meiner Meinung sogar noch gewisse Reserven bei den Erträgen vorhanden. Andererseits sind Mehraufwände in verschiedenen Bereichen nicht auszuschliessen.

Die Kommission ist der Ansicht, dass der Mittelfristplan ein realistisches Bild wiedergibt. Die an früherer Stelle erwähnten Probleme – grosser Bedarf an Bundesmitteln, kleiner Beitrag an die Infrastrukturaufwendungen – werden die SBB in die neunziger Jahre begleiten. Dabei werden in zunehmendem Masse Aufwendungen für «Bahn 2000» ins Gewicht fallen. Andererseits wird die anhaltend hohe Investitionstätigkeit zunehmende Früchte in Form des verbesserten Angebotes tragen. Das ergibt wieder Spielraum für Mehrerträge.

Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 20 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung, den Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990 anzunehmen.

**Bircher:** Das Budget 1990 der SBB ist im Vorfeld dieser Beratungen erneut kritisiert worden, weil die Bundesaufwendungen tendenziell gestiegen sind. Unsere Fraktion findet es als Antwort auf solche Kritik notwendig, auch die langfristigen Perspektiven aufzuzeigen, in welchen sich diese Budgetzahlen jetzt bewegen.

Ich erinnere Sie daran: Kontinuierlich ist der Verkehr in der Schweiz auf über 100 Milliarden Personenkilometer jährlich gewachsen. Das Wachstum verlief in den sechziger und siebziger Jahren explosionsartig, zum Teil betrug die Zunahme sieben Prozent pro Jahr, aber auch heute beträgt sie noch rund zweieinhalb Prozent. Diese Entwicklung – und das gilt es jetzt zu bedenken – geschah zu vier Fünfteln über den Individualverkehr. Wir kennen die Fakten: gewaltige Investitionen in den Strassenbau, Aufbau eines Autobahnnetzes aus dem Nichts auf heute etwa 1500 Kilometer, eine jährlich steigende Zahl von motorisierten Fahrzeugen auf heute über drei Millionen.

Wir kennen alle die negativen Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Luftqualität, auf den Verbrauch fossiler Brennstoffe mit dem für den Treibhauseffekt verantwortlichen CO<sub>2</sub>, auf den Landverbrauch, auf die Lärmbelastung, die Unfallbilanz usw. Wenn die Entwicklung so weitergeht, sprengt sie die ökologischen Grenzen unseres Landes und führt zum Kollaps.

Das hat den Anstoss zu einer Neubelebung des öffentlichen Verkehrs beim Bund gegeben, zweifelsohne mit positiven Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsträger in den Regionen und in den Städten. Noch im Dezember 1987 – also vor nur zwei Jahren – sagte der bundesrätliche Sprecher in der gleichen SBB-Budgetdebatte, dass wir vor gewaltigen, aber unbedingt notwendigen Mehraufwendungen des Bundes für den öffentlichen Verkehr stünden. Er begründete diesen Mehraufwand u. a. wie folgt: «Wir müssen dieser Beanspruchung, die aus dem öffentlichen Verkehr nun auf den Bundeshaushalt zukommt, eines zugute halten: Es handelt sich natürlich um einen konzentrierten Abbau einer akkumulierten Ueberinvestition im Verhältnis zwischen Schiene und Strasse. Wir haben in den letzten dreissig Jahren etwa vier- bis fünfmal soviel Geld investiert für die Strassen. Daraus ist ein akkumulierter Verkehrsvorteil aus der Infrastruktur entstanden. Den müssen wir

jetzt relativ kurzfristig – auf etwa 15 bis 18 Jahre hinaus – wieder abtragen.»

Das ist auch die Crux dieser und der kommenden Rechnungen der Bundesbahnen. So sehr von einer rein betriebswirtschaftlich-rechnerischen Betrachtungsweise her Kostensenkungen angezeigt wären, so gefährlich können sich diese auf das Gesamtziel auswirken; denn es ist ein unbedingter Zwang, eine ökologische Verpflichtung, eine wesentliche Umlagerung des auch siedlungspolitisch verhängnisvollen Individualverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsträger zu erreichen. Vermehrte landesweite Investitionen, eine generelle Verbesserung des Angebots, aber auch attraktive Tarife beim öffentlichen Verkehr sind die Mittel dazu.

Nun sind bei den schon zitierten Kritiken heute zwei Tendenzen auszumachen: Die eine Tendenz will im Sinne eines Wachstumsstopps auch die Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr stoppen, z. B. die Neat ablehnen, «Bahn 2000» bremsen usw. Sie will den Verkehr generell abbauen, ihn zu diesem Zweck massiv verteuern. Der Verkehr wird heute in der Tat zu billig erbracht. Aber diese Kritik verkennt, dass es in erster Linie der private Verkehr ist, der unter Einrechnung der sozialen Kosten eine gewaltige Unterdeckung aufweist. Ansätze zu strukturellen Neuregelungen sind am fehlenden Volksmehr zur KVP gescheitert. Ob eine neue – und notwendige – leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe dem Preisdumping im Sektor Güterverkehr Einhalt gebietet, wird erst die kommende Volksbefragung zeigen. Anstrengungen, den Strassenbau auf Bundesebene zu reduzieren, sind bisher ebenfalls weitgehend gescheitert. Deshalb wäre es unserer Ansicht nach verfehlt, einseitig beim öffentlichen Verkehr zu bremsen, mit den Investitionen herunterzugehen; denn es sind weitgehend Nachhol- und Aufholinvestitionen, die im Endergebnis zu einer umweltpolitisch erwünschten Umlagerung des Verkehrs führen werden. Bessere Rahmenbedingungen sollen selbstverständlich parallel dazu diesen Umlagerungsprozess begünstigen. Wir wenden uns deshalb bei diesem und bei kommenden Budgets gegen die Kürzung von Investitionen oder die nachträgliche Schrumpfung von «Bahn 2000» und wünschen die baldige Vorlage zur Realisierung der Neat, wie sie der Bundesrat bis heute zielstrebig an die Hand genommen hat.

Eine zweite Stossrichtung der Kritik an den Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr verlangt einen Abbau von bisher erbrachten Leistungen und höhere Rationalisierungsanstrengungen. In diese Richtung zielen neuerdings auch Bestrebungen der SBB selbst oder des Bundesrates, wobei man sich gerne gegenseitig den Schwarzen Peter hin- und herschiebt, wer Initiator der Vorschläge ist.

Sie fanden ihren Niederschlag erstmals in einem internen SBB-Massnahmenpapier vom Juni 1989, das natürlich prompt publik wurde, aber auch in einzelnen Aussagen dieses Budgets und im Mittelfristplan.

Generell meinen wir, dass sowohl Bundesrat wie SBB keine Legitimation besitzen, solche Rationalisierungsmassnahmen auf parlamentarische Aufträge abzustützen, wie es teilweise geschehen ist. Das Postulat der Ständeratskommission beispielsweise, das scheinbar zu Rationalisierungen einlud, wurde vom Präsidenten, Ständerat Lauber, prompt als falsch verstanden kommentiert. Und von den 197 Vorstössen der letzten vier Jahre zu den SBB verlangten nur gerade drei Vorstösse Sparmassnahmen. 55 Vorstösse waren ergebnisneutral und 139 wünschten Verbesserungen mit zusätzlichen Mitteln. Ich erinnere Sie nur an die jüngsten Vorstösse aus allen Fraktionen in National- und Ständerat für Stationsbesetzung und Zugsbedienung.

Der Rationalisierungsdruck, der zurzeit auf den Bundesbahnen lastet, bewirkt zunehmend Leistungsabbau und Personalengpässe mit ungunstigen Auswirkungen auf das Arbeitsklima. Die Produktivitätszahlen haben sich nämlich zunehmend – seit 1982 um über 25 Prozent – verbessert. Es ist also mit bedeutend weniger Personal als in den siebziger Jahren heute eine stetig grössere Leistung zu erbringen. Neuerdings können nicht einmal alle bewilligten Stellen besetzt werden, und das erhöht natürlich den Druck auf das Personal. Die bisherige Besoldungs- und Anstellungspolitik ist zu wenig attraktiv, wes-

halb unsere Fraktion vom Bundesrat schon Mitte 1989 zügige Verbesserung verlangte. Jedenfalls können wir nicht akzeptieren, dass Abbaumassnahmen bei den Bahnen nun plötzlich mit den Personalengpässen begründet werden, wenn nicht mit aller Kraft und etwas Phantasie wirksame Verbesserungen in der Besoldungspolitik, aber zum Beispiel auch bei der Personalwerbung erfolgen. Entsprechende Vorschläge liegen ja auf dem Tisch.

Wir warnen auch vor den angekündigten Rationalisierungsmaßnahmen bei der Zugs- und Stationsbedienung sowie bei den Regionallinien, denn sie ändern an den Gesamtkosten für die Bundesbahnen relativ wenig, stellen aber den Erfolg des Infrastrukturausbaus in Frage und führen schnell zu Imageverlusten in der Öffentlichkeit. Auch läuft der Bund auf diese Weise Gefahr, bei solchen Sparanstrengungen im Personenverkehr die Proportionen im Verhältnis zu den Milliardenprojekten für die Gütertransporte durch die Schweiz aus den Augen zu verlieren.

Nur mit diesen ausdrücklichen Vorbehalten stimmt die sozialdemokratische Fraktion dem Budget 1990 der SBB zu und nimmt vom Mittelfristplan Kenntnis.

**Müller-Meilen:** Die freisinnig-demokratische Fraktion stimmt dem Voranschlag der SBB für das Jahr 1990 zu. Sie begrüsst es, dass der Bundesrat das Budget zu einer Standortbestimmung in der Botschaft benützt hat.

Erfreulich am Voranschlag ist das weitere, erhebliche Ansteigen des Verkehrsertrages um 7,3 Prozent. Das bringt natürlich auch erhebliche Mehrleistungen des Personals mit sich, dem der Dank des Parlaments und der Benutzer gehört. Zu irgendwelcher Finanzeuphorie besteht allerdings kein Anlass, denn der Aufwand steigt ebenfalls um 6,9 Prozent. Der Aufwanddeckungsgrad sinkt erneut von 81,9 auf 80,8 Prozent. Da dafür in erster Linie die Personalkosten und die steigenden Investitionen verantwortlich sind, wird dieser Aufwanddeckungsgrad weiter sinken. Im Personalaufwand, der gegenüber 1988 um 342 Millionen – oder um nicht weniger als 12,9 Prozent – ansteigt, sind die Teuerungszulage, der gestiegene Personalbedarf und die Aemterklassifikation sowie die Realloohnerhöhung 1989 berücksichtigt. Die anwachsende Investitionstätigkeit wirkt sich über die Zinsen und Abschreibungen auf die Rechnung aus. Der Infrastrukturaufwand steigt um 15,8 Prozent. Die beiden Posten Personal und Aufwand werden auch in den künftigen Jahren weiterhin steigende Tendenz haben. Das gesamte Investitionsvolumen soll innerhalb der Periode für die mittelfristige Planung von 1741 auf 2545 Millionen bis 1995 steigen. Da gemäss Leistungsauftrag der Bund die Investitionen vorwiegend trägt, werden die Bundesleistungen an die SBB ebenfalls von 1363 Millionen 1989 auf 1520 Millionen 1990 und sodann auf 2022 Millionen im Jahr 1995 ansteigen. Diese Entwicklung ist keine Ueberraschung. Sie war vorauszu sehen und wurde signalisiert, seit wir uns entschlossen haben, den Investitionsnachholbedarf des öffentlichen Verkehrs zu decken, in erster Linie durch das Konzept «Bahn 2000». Dieses Konzept halten wir nach wie vor für richtig. Aber es verpflichtet andererseits die SBB, den Bundesrat und das Parlament dazu, die Möglichkeiten zur Ertragssteigerung und zur Senkung des Aufwandes durch Rationalisierungen auszuschöpfen. Die FDP-Fraktion teilt die Meinung des Bundesrates, dass die bisher vorgelegten Rationalisierungsvorschläge der SBB noch ungenügend sind. Es gilt deshalb, den Druck aufrechtzuerhalten, damit die Leistungen des Bundes für die SBB nicht ins Unermessliche wachsen.

Ausserordentlich wichtig ist, dass ein neues, attraktives Gütertransportkonzept verwirklicht werden kann. Mit der von den SBB ins Auge gefassten Variante III von «Cargo 2000» (Ganzzüge und Behälter in Linienzügen, Beibehaltung von Einzelwagenladungen) sollte ein wesentlicher Schritt in dieser Richtung möglich sein. Man kann allerdings nicht – wenn man nicht unglaublich werden will – grundsätzlich laut nach Rationalisierung rufen und dann im konkreten Fall jedesmal nein sagen. Dass die SBB vorhaben, die flächendeckende Bedienung des Landes aufrechtzuerhalten, ist auch im Sinne der Regionalpolitik zweifellos sinnvoll. Aber man wird nicht darum herumkommen, bei einzelnen, sehr schwach benützten Sta-

tionen die Bedienung im Stationsgebäude aufzugeben und anderen, kundenfreundlichen Stellen zu übertragen. Doch muss die Aufhebung von Stationen im Einzelfall sehr sorgfältig geprüft werden.

Mehr Kundenfreundlichkeit muss weiter eine wichtige Leitlinie bleiben. Dazu gehören auch die dringende Rückkehr zu mehr Pünktlichkeit durch die SBB und die bessere Orientierung der Reisenden bei Pannen.

Auch der höchst unbeliebte Uebergang zu unbegleiteten Zügen muss im Einzelfall sorgfältig abgeklärt werden, auch wenn die Privatbahnen in dieser Richtung offensichtlich schon stark vorangegangen sind. Es scheint mir immer noch wünschbar, dass der Auftrag der Zugsbegleiterinnen und Zugsbegleiter erweitert werden könnte, um dem legitimen Sicherheitsbedürfnis stärker Rechnung zu tragen. Die SBB können die Verantwortung für die Sicherheit in den Zügen nicht einfach auf die Kantone und Gemeinden mit ihren ohnehin überforderten Polizeikorps abladen. Dafür hängt am Sicherheitsgefühl zu sehr auch die Frequenz, beispielsweise etwa der Abendzüge. Vor allem für die Frauen ist es unerlässlich, ist es dringend nötig, dass die Sicherheit gewährleistet ist. Sie ist eine Voraussetzung für die Benützung der Bahn, vor allem auch in den Abendstunden.

Im Hinblick auf die sich verschlechternde Finanzentwicklung ist auch die Plafonierung der Investitionen auf 1500 Millionen real im Budget 1989 und auf 1550 Millionen nominal im Budget 1990 gerechtfertigt. Sinnvoll ist es aber zweifellos, die rentablen Investitionen für kommerzielle Nutzungen davon auszunehmen. Die «Bahn 2000» und auch der Transitkorridor für den kombinierten Verkehr sind ohnehin davon ausgenommen – eine Voraussetzung, dass diese Vorhaben überhaupt gebaut werden können.

Ein weiteres, wichtiges Sparpotential der SBB liegt in einer marktwirtschaftlichen Haltung beim Einkauf von Rollmaterial und anderen Gütern. Im Zeitalter einer stärkeren wirtschaftlichen Integration Europas sollten die SBB den internationalen Wettbewerb stärker ins Spiel bringen. Es ist wirklich nicht einzusehen, warum die SBB beispielsweise rund 40 Prozent mehr für Lokomotiven ähnlicher Bauart zahlen sollen als etwa die Kanaltunnelgesellschaft Frankreich/Grossbritannien.

Die FDP-Fraktion befürwortet die vom Bundesrat beantragte Erhöhung des Investitionsbeitrages von 25 auf 37 Millionen. Die SBB wollten 12 Millionen in die Reserve legen. Diese Heraufsetzung von 25 auf 37 Millionen ist aber mehr als gerechtfertigt, wenn man den allmählichen Rückgang des Investitionsbeitrages der SBB – von noch 218 Millionen im Jahre 1987 auf nur noch 25 Millionen 1989 – betrachtet. Zudem werden die SBB 1989 rund 60 Millionen in der Rechnung in den Reservefonds legen können, was zusammen mit den Einlagen 1987 und 1988 rund 120 Millionen Franken ausmacht.

Es zeigt sich bei dieser Gelegenheit aber auch, dass es problematisch ist, den Investitionsbeitrag der SBB auf drei Jahre zum voraus festlegen zu wollen, wie wir dies letztes Jahr getan haben. Das gleiche gilt für das Investitionsvolumen.

Wir stimmen dem Antrag des Bundesrates zur Genehmigung des SBB-Budgets zu und beantragen Ihnen gleichzeitig, auch das Postulat der Verkehrskommission zur Ueberprüfung der Vollzugsprobleme bei Grossprojekten der Infrastruktur zu überweisen.

**Frau Diener:** Die SBB-Debatte wird jedesmal zu einer Finanzdebatte, bei der in der Regel eine Ausgabenreduktion gefordert wird. Diese Finanzschraube des Parlaments hinterlässt dann auch klar Spuren, und zwar Spuren beim SBB-Management, bei den Entscheiden.

Wenn ich die Entwicklung der letzten zwei Jahre betrachte, fällt mir auf, dass wir einerseits Investitionen haben in die Hauptachsen, die klar dazu dienen, das Tempo zu steigern und die Kapazität zu vergrössern: Investitionen, um den Anschluss an die Hochgeschwindigkeitszüge im internationalen Netz zu gewährleisten, die hauptsächlich zur Entlastung des überfüllten Luftstraums gedacht sind.

Auf der anderen Seite haben wir einen Leistungsabbau auf den regionalen Linien, die nicht mehr rentieren. Diese laufen

Gefahr, auf Busbetrieb umgestellt zu werden. Interessant ist dazu eine Studie aus Deutschland, die belegt, dass ungefähr die Hälfte der Bahnbenutzer wieder auf ihr privates Fahrzeug umsteigen, wenn man den Betrieb der Bahn einstellt und auf Busbetrieb umschaltet. Ob es das ist, was wir mit den SBB anstreben, kann man sich fragen.

Daneben haben wir auch einen Leistungsabbau bei den Stationsbesetzungen und bei der Zugsbegleitung, ganz speziell bei den regionalen Linien. Zugsbegleitungen in Zukunft nur noch in Euro- oder in Intercity-Zügen!

Auch andere – aus grüner Sicht notwendige – Investitionen der SBB bleiben aus.

In diesem Zusammenhang möchte ich nur auf einen Mangel hinweisen. Wir haben bei den SBB immer noch offene WC-Anlagen. Wenn Sie mit dem Zug durch die Gegend fahren, schauen Sie bitte einmal aus dem Fenster und achten Sie darauf, wie unappetitlich und unhygienisch die Gegend links und rechts der Bahngleise aussieht. Ich finde es skandalös, dass es 1989 noch offene WC-Anlagen in den Zügen gibt. Es wäre höchste Zeit, dass die SBB hier investieren und zu geschlossenen Systemen übergehen würden.

Wenn ich einerseits die Investitionen bei den SBB sehe und andererseits auch sehe, was abgebaut und wo nicht investiert wird, dann muss ich Ihnen, Herr Bundesrat, sagen, dass es bestimmt ganz gut wäre, wenn es endlich auch Frauen im SBB-Management hätte. Denn was ich jetzt als Leistungsabbau aufgezählt habe, sind letztlich alles Dinge, die ganz speziell auch Frauen tangieren. Dieser Leistungsabbau ist eine Antwort des SBB-Managements auf den Finanzdruck unseres Parlaments.

Die grüne Fraktion ist aber der Ansicht, dass Rationalisierungsmaßnahmen politische Entscheide sind, und die politischen Entscheide sollte das Parlament fällen und nicht das SBB-Management. Das bedeutet, dass wir eigentlich hier im Parlament endlich einmal diskutieren sollten, was wir denn von den SBB erwarten, welche Leistungen sie erbringen sollten und was die SBB uns folglich kosten dürfen.

Ich möchte Ihnen kurz erläutern, was die Erwartung der grünen Fraktion an die SBB ist. Wir erwarten von den SBB ein Mobilitätsangebot, das für alle Menschen – ich betone: für alle Menschen – gleich attraktiv ist, auch für Kinder, auch für Betagte, auch für Behinderte, Reisungsgewohnte und eben auch für Frauen. Diese Gruppen von Menschen sind ein ganz grosser Teil der SBB-Benutzer und -Benutzerinnen. Und diese sind eben nicht in den Entscheidungsgremien der SBB vertreten.

Die grüne Fraktion erwartet weiter, dass die SBB zum Umsteigen attraktiv sind. Das bedingt, dass sie an den Bahnstationen Beratung und Anleitung anbieten können. Billetauspuckende Apparate anstelle von fachkundigem SBB-Personal sind kein adäquater Ersatz.

Die grüne Fraktion erwartet weiter, dass Benutzerinnen und Benutzer der SBB auf den Bahnhöfen und beim Zugfahren Anrecht auf eine minimale Sicherheitsgarantie haben. Die Argumentation der SBB, die sich auf der Ebene der statistischen Risiken bewegt, erreicht eben die menschlichen Gefühle der Verunsicherung nicht.

Den Wunsch nach ständiger Erhöhung der Reisegeschwindigkeit teilt die grüne Fraktion nicht. Es ist nicht schwergewichtig die Aufgabe der SBB, den überfüllten europäischen Luftraum mit einem Angebot von superschnellen Zugverbindungen zu entlasten. Die Begründung des SBB-Managements, die nahtlosen Anschlussprioritäten – in Mailand oder wo auch immer – seien bahnpolitisch notwendig, bezweifelt die grüne Fraktion. Sie glaubt nicht, dass das ein sehr wichtiges Interesse der Benutzerinnen und der Benutzer ist.

In erster Linie sind eigentlich die Interessen der täglichen Zugbenutzerinnen und Zugbenutzer wahrzunehmen, der Pendlerinnen und Pendler, der Inlandreisenden. Ausländreisenden darf durchaus auch einmal ein kurzer Halt, eine Kaffeepause, zugemutet werden.

An sich ist die Entwicklung, dass wir immer schneller durch unser Land hetzen wollen – auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln –, grotesk. Wir jagen den Minuten, ja fast den Sekunden nach, doch der Zeitgewinn wird nie realisiert. Die grüne Fraktion fragt sich, ob diese Hetze nach dem Zeitge-

winn zum qualitativen Wachstum gehört. Aus grüner Sicht setzen die SBB ihre Prioritäten auch hier klar falsch.

Grundsätzlich hält die grüne Fraktion fest, dass Rationalisierungsmaßnahmen nur nach einer gemeinsamen Diskussion mit den Betroffenen und nur mit akzeptierbaren Ersatzmöglichkeiten stattfinden dürfen.

Auf die Interpellation, die ich im September eingereicht habe, antworteten Sie, dass die Rationalisierungen einen politisch sehr sensiblen Bereich treffen. Das deckt sich mit der Ansicht der grünen Fraktion, die auch die Mitsprache des Parlaments in diesen Bereichen fordert.

Noch einige Ueberlegungen zur finanziellen Lage der SBB. Sie ist nicht optimal, aber das kann auch niemand hier im Saal erwarten. Gelegentlich habe ich sogar den Eindruck, dass gewisse Leute hier über die schlechte Finanzlage bei den SBB froh sind, um die Leistungen der SBB unter Druck zu nehmen. Grundsätzlich gilt für die grüne Fraktion folgendes: Unsere Mobilität ist zu gross und zu billig – ich habe das schon mehrfach hier am Mikrofon gesagt. Wir sind der Meinung, dass das Verursacherprinzip endlich greifen müsste, und zwar bei beiden Verkehrsträgern, beim öffentlichen wie beim privaten, wobei man ganz klar die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des öffentlichen Verkehrs berücksichtigen muss. Der VCS hat vor zwei Wochen eine Studie herausgegeben, in der er die Unterdeckung bei den Kosten auflistet, und da schneidet der private Verkehr sehr schlecht ab. Die Unterdeckung beim privaten Verkehr beträgt pro Kilometer etwa 40 Rappen – ich sehe Sie lachen, Herr Frey, Sie werden sicher nachher ans Mikrofon kommen und eine andere Rechnung präsentieren –, die Differenz beim öffentlichen Verkehr ist ungefähr 11 Rappen pro Kilometer; und wir müssen längerfristig dazu kommen, dass beide Verkehrsträger ihre Kosten übernehmen. Solange aber der Privatverkehr seine Kosten nicht deckt, sind Spar- oder ersatzlose Rationalisierungsübungen bei der Bahn umwelt- und sozialpolitisch nicht zu verantworten.

In diesem Zusammenhang noch eine Frage an Sie, Herr Bundesrat. Es ist an sich nicht das Anliegen der grünen Fraktion, dass die Neat gebaut wird; aber wir fragen uns, wie man dem Schweizervolk eine Neat schmackhaft machen will, wenn man einen solchen Leistungsabbau – vor allem in den Regionen – betreibt. Wie wollen Sie dort die Stimmen für eine Neat zusammenbringen?

Zum Schluss danke ich im Namen der grünen Fraktion dem Bahnpersonal ganz herzlich für die grosse Leistung. Das Personal hat auch 1989 wieder eine riesige Leistung vollbracht, zum Teil unter massivem Druck und mit massiven Ueberzeiten.

Die grüne Fraktion stimmt dem SBB-Voranschlag 1990 zu.

**M. Friderici:** Le groupe libéral a pris connaissance du budget 1990 des chemins de fer. Comme le Conseil fédéral, il a constaté l'évolution inquiétante des résultats, cela alors même que les prévisions financières de la Confédération indiquent un fléchissement qui pourrait devenir préoccupant ces prochaines années.

Le mandat de prestations 1987, s'il a permis une contribution aux charges des infrastructures de 27,5 pour cent en 1987, a baissé à 16,3 pour cent pour l'année 1988 et n'est porté au budget de 1989 qu'à raison de 2,8 pour cent. Le budget présenté par la Direction générale des CFF pour 1990 fait encore baisser cette participation à 2,5 pour cent. Nous trouvons donc tout à fait normal que, vu cette diminution progressive des contributions aux dépenses d'infrastructures, composées, nous vous le rappelons, des intérêts, des amortissements et de l'entretien, le Conseil fédéral exige que les 12 millions de francs prévus pour la constitution de réserves soient attribués à une amélioration de la couverture de ces mêmes dépenses. Ce taux de couverture, d'ailleurs, ne sera guère que de 3,8 pour cent, donc inférieur aux conditions d'emprunt pratiquées par la Confédération sur le marché financier. Il faut donc oublier l'amortissement et l'entretien des infrastructures mises à disposition par la Confédération.

Au-delà du budget 1990, l'aggravation de la situation du compte de résultat de l'entreprise des CFF pose le problème lancinant de la politique tarifaire de notre grande régie. Pour-

ra-t-on encore très longtemps dissocier le prix facturé aux usagers et le résultat d'exploitation? Il y a là un sujet de réflexion qui devrait préoccuper notre Parlement dans les années à venir.

En plus de la politique tarifaire, la politique commerciale de notre grande régie devrait retenir notre attention. En effet, un séminaire du Swiss Shippers Council, association suisse des usagers des transports de marchandises, regroupant toutes les branches industrielles de notre pays, est arrivé aux conclusions suivantes: premièrement, «il faut que les chemins de fer suisses se concentrent sur leurs propres forces de manière à pouvoir répondre au défi croissant que pose un transport ferroviaire ponctuel et fiable. Ils doivent abandonner Cargo domicile ainsi que des offres de prestations de transport et logistiques, étrangères à leur nature»; deuxièmement, «il faut aménager l'infrastructure nécessaire au ferroutage, à l'intention de l'importation et de l'exportation helvétiques en particulier»; troisièmement, «il faut une collaboration d'Interconteneur avec UPAC».

Il faut relever ici que les membres du Swiss Shippers Council sont parmi les plus gros commettants des CFF. Ils ont donc un intérêt primordial que l'offre de ceux-ci corresponde à leurs besoins. C'est certainement pour cette raison qu'ils ont souligné leur souci de voir se mettre en place des transversales ferroviaires qui bénéficieraient à leurs seuls concurrents sur les marchés étrangers.

Sur ce point, il est urgent que nous prenions le train de l'Europe et que nous harmonisons nos moyens de transports combinés plutôt que d'investir à fonds perdu dans un système de ferroutage sans grand avenir dont font partie les 53,4 millions de francs d'investissements prévus en 1990 à l'étranger. L'évocation des travaux du Swiss Shippers Council ne serait pas complète si nous ne citons pas le quatrième paragraphe du communiqué de presse remis à l'issue des travaux et où il est fait allusion à l'urgence du débat sur une élévation du plafond de 28 à 40 tonnes pour le poids total en charge des véhicules industriels routiers.

Il serait vain de voir ici, de la part du rapporteur du groupe libéral, une prise de position en faveur de sa profession, car la limite actuelle est une barrière douanière non tarifaire qui protège l'industrie suisse des transports routiers à l'intérieur de nos frontières. Il faut toutefois se rendre à l'évidence que nous sommes sans doute le pays où nous parlons le plus de transports combinés, alors que dans les faits nous sommes celui qui en fait le moins en Europe. L'élévation du poids total en charge ne pourrait être que bénéfique au système impliquant des conteneurs ou des caisses mobiles.

Les travaux du Swiss Shippers Council éclairent d'un jour nouveau le plan financier à moyen terme des CFF. En effet, l'amélioration des résultats de notre grande régie ne peut provenir que d'une meilleure utilisation du potentiel des chemins de fer. Pour devenir attractive, la politique commerciale définie par la direction générale doit impérativement tenir compte du marché et, par conséquent, des utilisateurs. Les CFF doivent donc se concentrer sur leurs propres forces, devenir des prestataires de services et renoncer au rôle d'entrepreneurs généraux de transport qu'ils ont voulu être.

Il y a deux ans exactement, à cette même tribune, il a été question du rachat par les CFF d'une entreprise de transport exerçant son activité principalement à l'étranger. Aujourd'hui, cette concentration verticale est sanctionnée par les usagers mêmes des transports de marchandises, sans que notre Parlement puisse se prononcer ni sur le budget ni sur les comptes, encore moins sur les investissements de cette entreprise. Nous ne pouvons que déplorer cet état de fait, ce dysfonctionnement dans le contrôle que devrait exercer notre Parlement sur les deniers publics. Le groupe libéral est conscient de l'importance économique de nos chemins de fer. Il regrette néanmoins le manque de transparence des comptes et de la gestion de cette régie. Tout comme l'entreprise des PTT, les CFF devraient être soumis au contrôle des Commissions des finances et de gestion. Dans les prochaines années, les résultats financiers de la Confédération vont très probablement se dégrader. Or, les investissements relatifs à RAIL 2000 et aux nouvelles transversales ferroviaires alpines vont augmenter

très fortement et le taux de couverture des prestations de la Confédération pour l'infrastructure va encore se dégrader. D'autre part, les résultats de l'entreprise vont stagner et le groupe libéral rejoint ici le Conseil fédéral pour encourager les CFF dans leurs efforts de rationalisation.

En conclusion, le groupe libéral vous invite à approuver l'arrêté fédéral concernant le budget des CFF pour 1990 et à prendre acte avec inquiétude du plan à moyen terme pour 1991-1995.

**Zwygart:** Die LdU/EVP-Fraktion stimmt dem Bundesbeschluss über den SBB-Voranschlag für 1990 zu. Wir haben zwar gewisse Bedenken, vor allem was den Mittelfristplan angeht.

Erfreulich ist die Zunahme der Leistungen und Erträge, wie sie uns auch in diesem Jahr wieder zur Kenntnis gebracht werden konnte. Die SBB – von der Direktion bis hinunter zu allen Arbeiterinnen und Arbeitern – bemühen sich, und es zeigen sich Erfolge. Das ist erfreulich, und wir hoffen, dass es auch in dieser Art weitergehen darf. Aber die Grenzen der Kapazitäten sowie die der Finanzen sind sichtbar.

Der Bundesrat hält in seiner ausführlichen und analysierenden Botschaft fest, dass die finanzielle Situation nicht unbedingt sehr erfreulich ist. Der Zweckoptimismus der Worte im SBB-Bericht täuscht nicht über die pessimistischen Zahlen hinweg. Der Nettokostendeckungsgrad verschlechtert sich weiter von 87,3 Prozent im Jahre 1987 auf 80,8 Prozent für 1990. Zwar ist die Kurve eindeutig am Verflachen, aber die Trendumkehr als solche ist nicht sichtbar. Es bleibt bedenklich, wenn die SBB nicht in der Lage sind, die Personalkosten zu erwirtschaften. Nach wie vor müssen deshalb die Bestrebungen der Bundesbahnen unterstützt werden, Ertragsverbesserungen zu erreichen, nach dem Motto: Ertragsverbesserungen ja, aber nicht um jeden Preis. Die naheliegendste Verbesserung wäre über Tarifierhöhungen zu realisieren. Diese sind in absehbarer Zeit sicher auch notwendig, vor allem, wenn man sieht, dass wir für den Verkehr nach wie vor wenig, zu wenig zahlen, insbesondere für den privaten Verkehr. Ebenso sind auch Rationalisierungsmassnahmen nicht unbedingt in vollem Umfang anzustreben, vor allem dürfen sie nicht auf Kosten der Flächenversorgung gehen.

Die Bevölkerung wurde durch Gerüchte über die Aufhebung von Linien und Stationen oder das Weglassen von Zugsbegleitpersonal aufgeschreckt. Als Dienstleistungsbetrieb können sich die SBB keine Elfenbeinturm-Politik erlauben, sondern sie müssen sich bemühen, stets auf dem Teppich der Realitäten, vor allem auch der politischen Realitäten, zu bleiben. Dazu braucht es das Gespräch, und die SBB sollten vermehrt und bewusst das Gespräch suchen mit Instanzen auf allen Ebenen. Da sind vor allem auch die Kantone und Gemeinden angesprochen. Die Kantone und Gemeinden dürfen ebensowenig eine kurzfristige Kirchturmpolitik betreiben. Es braucht die Solidarität der öffentlichen Körperschaften gerade auch für den öffentlichen Verkehr. Ich erinnere zum Beispiel daran, dass viele Gemeinden Bauzonen ausscheiden liessen, Wasser wurde hingeleitet, Strassen wurden gebaut, Elektrizitätsleitungen verlegt, Schulraum wurde erstellt. Die neuen Steuerzahler kamen, aber das genügt nicht. Zur Infrastruktur gehört ebenso der Anschluss an den öffentlichen Verkehr, und der ist eben nicht gratis.

Die stärkere Beteiligung von Gemeinden, Regionen und Kantonen muss gesucht werden. Was das verstärkte öffentliche Engagement betrifft, wird nach dem Scheitern der KVP-Vorlage die Beratung der eidgenössischen Volksinitiative «Förderung des öffentlichen Verkehrs» zur Nagelprobe für das Parlament werden. Die SBB-Initiative möchte bekanntlich ein Drittel der Treibstoffzölle zugunsten des öffentlichen Verkehrs einsetzen, vor allem auch in den Agglomerationen. Die sinnvolle Ergänzung von privatem und anderem Verkehr darf nicht vor finanziellen Barrieren haltmachen. Der Luftraum leidet und krankt an Ueberlastung; wir brauchen die Eisenbahn, auch die Schnellbahnen. «Bahn 2000» ist in Realisierung. Der Neat-Entscheid steht bevor und ist hoffentlich bald zu erwarten. In der BRD ist seit mehr als 20 Jahren ein Benzinzollgeld von 3 Pfennigen für den öffentlichen Nahverkehr eingesetzt. Seit

1976 kennt auch Oesterreich eine Steuer zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs. Warum können wir das in der Schweiz nicht auch tun?

Besonders dringend scheinen uns aber Lösungen im Güterverkehr. Der Ausbau der Transitkorridore ist notwendig. Die mögliche Verdreifachung des Huckepackverkehrs ist hoffentlich nicht nur ein Papiertiger. Am Gotthard ist die Realisierung auf guten Schienen. Aber am Lötschberg-Simplon-Strang sind die Pläne ohne Wirkung, wenn die Abnahme in Italien nicht gewährleistet ist. Ich erwarte vom Verkehrsminister, Herrn Bundesrat Ogi, dass er alles unternimmt, um der Idee der Transitkorridore, auch demjenigen am Lötschberg, zum Durchbruch zu verhelfen. Es braucht dazu aber auch die Mitwirkung der Anliegerländer, vor allem von Italien.

Zum Güterverkehr gehört auch die wenig befriedigende Situation im Cargo Domizil. Es ist für unsere Fraktion nicht vor allem die wenig befriedigende Ertragslage, die bedenklich stimmt, sondern die wenig befriedigende Qualität. «Cargo 2000» als mögliche Neuorientierung muss angestrebt werden. Es ist ja auch ein wichtiger Bestandteil des Mittelfristplans. Hoffen wir, dass sich da eine neue Konzeption durchsetzen lässt, die auch befriedigt.

Als Parlament sind wir gefährdet, den SBB in ihrer problematischen Lage zu stark dreinzureden. Die Fremdbestimmung aber würde höchstens eine kurzfristige und punktuelle Verbesserung bringen. Auch unsere Bahnen brauchen unternehmerische Freiheit. Aber manchmal hat man den Eindruck, dass diese Freiheit nicht entsprechend genutzt wird, sondern man fährt auf ausgefahrenen Gleisen weiter, statt wie beim Unterhalt auf eine stete Erneuerung zu achten.

Es ist zu hoffen, dass sich die neuen Möglichkeiten wie «Bahn und Bus 2000» auch befruchtend auf das Bestehende auswirken. Offensichtlich hat der Lern- und Umlernprozess bei allen Beteiligten, auch bei uns im Parlament, eingesetzt. Es ist gut, sich den neuen Herausforderungen zu stellen.

Zum Schluss noch ein Wort zum Postulat der Verkehrskommission. Die LdU/EVP-Fraktion stimmt ihm zu. Hingegen möchten wir ausdrücklich bemerken, dass die Rechte, die im Umweltschutzgesetz aufgeführt sind, von den Einsprechern nicht geschmälert werden dürfen. Die Natur und die Umwelt bleiben bedrängt, gerade durch alle Verkehrslinien. Deswegen braucht es die Fürsprecher, um die Eingriffe in mehr oder weniger intakte Landschaften möglichst sanft umzusetzen. Andererseits scheint es auch sinnvoll, die möglichen Abläufe in all diesen notwendigen Verkehrslinien möglichst rasch und speditiv zu realisieren.

**Frey Walter:** Zuerst die Offenlegung der Interessenverflechtung in bezug auf die SBB. Ich bin im Verwaltungsrat einer Bahn. Es handelt sich um das «Polybähnli» in Zürich.

Die SVP-Fraktion stimmt einstimmig dem Voranschlag der SBB für das Jahr 1990 in der vom Bundesrat verlangten Form – das heisst mit der Zielsetzung eines 37 Millionen Schweizerfranken betragenden Infrastrukturbeitrages – zu.

Den Antrag Ammann lehnen wir ab.

Dem Postulat der Verkehrskommission stimmen wir zu.

Erlauben Sie mir einige Bemerkungen zum vorliegenden Budget: Erfreulich ist festzustellen, dass nun schon zum zweitenmal die Botschaft recht transparent dargestellt ist und dass der Wille zur objektiven Klärung der Leistungsmöglichkeit und der Zielverwirklichung der SBB dokumentiert wird. Leider muss festgehalten werden, dass der finanzielle Krebsgang der SBB auch gemäss dem Budget 1990 anhält. Mehr Umsatz, mehr Leistung stehen rund 100 Millionen Franken mehr Kosten für den Bund gegenüber. Die Mehrerträge reichen nicht aus, um den Aufwandsanstieg zu decken. Obwohl die Umsatzentwicklung sehr positiv ist, erhöht sich der Bundesaufwand um 28,4 Prozent, und dies in zwei Jahren.

Nach dem vom Bundesrat revidierten Budget deckt der Beitrag der SBB an ihre Infrastrukturkosten noch ganze 3,8 Prozent. 1987 waren es noch 27,5 Prozent. Das ist sicher nicht im Sinne des Leistungsauftrages, der einen namhaften Beitrag der SBB verlangt hat. Die Situation ist ungesund, das wissen wir alle, auch für die sehr hart arbeitenden SBB-Mitarbeiter. Sie leisten Hunderttausende von Ueberstunden und merken,

dass die Kapazität ihres Betriebes ausgelastet, ja manchmal überlastet ist, so dass die Qualität der Dienstleistung – sprich: Pünktlichkeit und Begleitung – darunter leidet. Es tönt für sie sicher wie Hohn, dass in einer solchen Zeit das finanzielle Ergebnis nicht befriedigend sei. Wer ist dafür verantwortlich? Wir alle, auch wir Parlamentarier! Otto von Bismarck hat einmal gesagt: «Wir sind etwas freigiebiger, wenn es auf Kosten der Gesamtheit geht, als wir es mit unserer eigenen Kasse zu tun pflegen.»

Wir verlangen von den SBB unternehmerisches Denken und wissen, dass das mit dieser verpolitisierten Führungsstruktur eine Sache der Unmöglichkeit ist. Löhne, Tarife, Fahrpläne, Streckenführungen, Investitionen: all das wird von Parlament, Bundesrat, Departement, SBB, SBB-Verwaltungsrat – von der Mitsprache der Kantone nicht zu sprechen – zum Teil fremdbestimmt. Daher sind der Unternehmensleitung der SBB in grossen Teilen die Hände gebunden.

Ich war froh, heute von Bundesrat Ogi in der Fragestunde zu hören, dass wenigstens in bezug auf die Rabattgewährung bei den Journalisten die Kompetenz eindeutig geregelt ist.

Manchmal kommen mir die SBB vor – das ist mir ernst – wie ein Selbstbedienungsladen, bei dem der Kunde die Ladenöffnungszeiten, den Lohn der Verkäuferin und den Preis der Ware bestimmt. Am Ende des Jahres ist er dann traurig, dass der Laden keine Dividende abwirft und die notwendigen Investitionen nicht erarbeiten kann.

Natürlich gibt es wie in jedem Betrieb noch eine Möglichkeit zu rationalisieren, die Bundesrat und die SBB-Leitung ganz sicher auch auszuschöpfen gedenken. Ein Beispiel: Bei den Schweizer Privatbahnen beträgt der Anteil an Stationspersonal 26 Prozent des gesamten Personalbestandes, bei den SBB 46 Prozent; das sind Zahlen, die zum Nachdenken anregen. Das kostenintensive Cargo Domizil hat unterdurchschnittliches Wachstumspotential, blockiert aber sicher eine qualitativ bessere Auslastung der Kapazität oder eine Entlastung des schon stark belasteten Personals.

Denken wir auch an die steigenden Kosten für Zinsen: mehr Fremdkapital, mehr Kosten – Borgen bringt Sorgen! Trotz allem: Allein werden die SBB aus dem Teufelskreis – mehr Umsatz bei mehr Kosten für den Staat, dies bei ausstehenden ausserordentlichen Investitionen – nicht herauskommen. Bundesrat und Parlament müssen handeln. Wollen wir bei den Riesenprojekten «Bahn 2000», Neat, Ausbau Gotthard, Lötschberg nicht einen ungeheuerlichen finanziellen Schiffbruch erleiden, müssen wir die politische Führungsstruktur und Zielsetzung der SBB überdenken.

Das Budget soll den SBB ihre Arbeit auch 1990 ermöglichen. Wir sollten uns mit dem Bundesrat noch einmal in die mittel- und langfristige Planung vertiefen, eine Planung, die auch der europäischen Entwicklung Rechnung trägt. Das versteht sich von selbst. Es liegt an uns, die politische Basis zu schaffen, um den SBB eine befriedigende unternehmerische Zukunft zu ermöglichen.

Schliessen möchte ich mit dem Zitat einer gescheiterten Frau, nämlich Frau von Ebner-Eschenbach: «Es kommt vor, dass Berge Mäuse gebären. Manchmal tritt aber auch der entsetzliche Fall ein, dass einer Maus zugemutet wird, dass sie einen Berg gebiert.»

Ganz zum Schluss: Frau Diener hat mich in ihrem Votum gebeten, zu den Zahlen, die der VCS veröffentlicht hat, Stellung zu nehmen. Hier möchte ich auch mit einem Zitat von Marie von Ebner-Eschenbach antworten: «Ein Urteil kann man widerlegen, ein Vorurteil niemals.»

**Schmidhalter:** Die CVP-Fraktion dankt dem Bundesrat für die gute und umfassende Botschaft zum Voranschlag 1990. Für mich persönlich ist es die beste Botschaft, die ich in meinen sechs Jahren Verkehrskommission erlebt habe. Es ist damit auch die letzte, die ich zu kommentieren habe.

Die Fraktion geht mit dem Bundesrat einig, dass sich das geplante Wirtschaftsergebnis wiederum verschlechtert und der Bund neuerlich stärker belastet wird. Der Aufwanddeckungsgrad der Gesamtunternehmung sinkt. Die leicht verbesserte Ertragslage genügt nicht, um Mehraufwendungen auszugleichen. Dies trifft vor allem im Personalbereich und im Zinsauf-

wand zu. Auch die Leistungen des Bundes in der Infrastrukturerfolgsrechnung steigen um nahezu 130 Millionen Franken und übertreffen erstmals die Milliardengrenze.

Die CVP-Fraktion ist daher der Meinung, dass verstärkte Rationalisierung und marktkonforme Preisanpassungen dringend verwirklicht werden müssen. Was die Festsetzung des Infrastrukturbeitrages anbelangt, teilt die CVP-Fraktion die Meinung des Bundesrates. Sie unterstützt den Vorschlag, den Beitrag der SBB an die Infrastruktur im Kostenvoranschlag von 25 Millionen Franken auf 37 Millionen Franken zu erhöhen, um damit die unternehmerische Leistung der Bundesbahnen anzuspornen.

Wünschbar wäre, dass dieser Beitrag noch höher ausfallen würde. Dieser Infrastrukturbeitrag ist mit dem ersten Beitrag dieser Art nach dem Wechsel des Berechnungsmodus in Vergleich zu setzen. Dieser betrug immerhin 220 Millionen Franken. Die SBB haben also recht stark zurückgesteckt.

Beim Personenverkehr unterstützt die CVP-Fraktion die Tarifmassnahmen vom 1. April 1989, 1. Januar 1990, 1. Mai 1990. Die Betriebsaufnahme der S-Bahn Zürich und die Tarifierhöhungen sollten zu einer Verbesserung des Unternehmensergebnisses in Form von Mehrerträgen führen.

Für die CVP-Fraktion ist der Aufwand im Personalbereich mit 58 Prozent sehr hoch und die Jahressteigerung mit 12,9 Prozent für die Zukunft beunruhigend.

Mittelfristplan 1991–1995: Die finanziellen Zukunftsaussichten der SBB sind nach wie vor unbefriedigend. Deshalb sind wir für das Massnahmenprogramm 1990–1994, und zwar auf der Ertragsseite sowie auf der Aufwandseite.

Auf der Aufwandseite stehen die Rationalisierungsmassnahmen, welche politisch bereits auf Widerstand gestossen sind, im Vordergrund. Wir sind der Meinung, dass die Lösung nicht in der Aufgabe von Bahnlinien liegt. Eine verantwortbare Flächenversorgung muss erhalten bleiben. Es geht also nicht um die Stilllegung einzelner Stationen, sondern um eine Reduktion der Besetzung. Hier werden Kooperations- und Stationshaltermodelle studiert. Bei der Umstellung auf Buslinien entstehen Schwierigkeiten, weil sich bei dieser nachträglich Kantone und Gemeinden am Defizit des Regionalverkehrs beteiligen müssen.

An dieser Stelle möchten wir nochmals auf die angenommenen Motionen und Postulate verweisen, die verlangen, die Abgeltung des Regionalverkehrs der SBB und der Privatbahnen zu koordinieren.

Beim Güterverkehr ist auf das Massnahmenpaket «Cargo 2000» zu warten. Wir befürworten die Umstellung im Binnenverkehr auf den kombinierten Verkehr, müssen aber bereits heute fordern, dass die regionalpolitischen Beurteilungskriterien neben den betriebswirtschaftlichen und gesamtunternehmerischen Kriterien zu berücksichtigen sind.

Zum mittelfristigen Investitionsplan. Das Investitionsvolumen wird für 1991 mit 1550 Millionen Franken verbindlich und nominal eingefroren. Grösse Kosten verursachen die Erneuerung und Erhaltung der Anlagen, da bereits heute für die festen Anlagen ein Wiederbeschaffungswert von fast 50 Milliarden Franken vorliegt. Für diese Substanzerhaltung und die Erneuerung müssen genügend Mittel bereitgestellt werden. Nach unseren Informationen sind die vorgesehenen Beträge bei der Erneuerung der Kunstbauten und Brücken als genügend zu bezeichnen, nicht aber für die langsam alt werdenden Tunnelbauten. Zum Stand «Bahn 2000». Die CVP-Fraktion hat berechtigte Sorgen, dass der Zeitplan für «Bahn 2000» nicht eingehalten werden kann, und zwar weil der Baubeginn bei allen Projekten durch das komplizierte Plangenehmigungsverfahren übermässig hinausgezogen wird. Die Opposition gegenüber den Neubaustrecken nimmt eher zu. Sie schafft eine ernsthafte Situation. Die Projektierungszeit wird infolge der Einwände und Einsprachen verlängert und der Kostenrahmen gesprengt. Sofern die Beschwerdemöglichkeiten total ausgeschöpft werden, ist es undenkbar, dass «Bahn 2000» in der vorgesehenen Zeit verwirklicht wird. Im Interesse einer planmässigen Realisation der «Bahn 2000» müssen Erleichterungen eingeführt werden, damit die baureifen Projekte so rasch wie möglich verwirklicht werden können. Was die Kosten anbelangt, ist mit 1 Milliarde Franken Teuerung bereits heute zu rechnen. Hinzu

kommen 1,1 Milliarden projektbedingte Mehrkosten. In diesen Summen sind die zusätzlichen Forderungen bei den Neubaustrecken, insbesondere längere und mehr Tunnel, nicht berücksichtigt.

Zu den finanziellen Auswirkungen auf den Bund: Abgeltung und Finanzhilfen des Bundes an die SBB werden nach diesem Finanzplan und den gegenwärtigen Perspektiven ansteigen: von heute 1520 Millionen Franken auf 1670 Millionen 1991 – und 1995 bereits auf 2022 Millionen.

Im Lichte dieser Zahlen beurteilt die CVP-Fraktion die Botschaft und den Voranschlag 1990 der Schweizerischen Bundesbahnen positiv, aber mit einer gewissen Besorgnis. Sie möchte, dass bei den Bundesbahnen weiterhin viel für den Neubau und die Erneuerung der Bahnanlagen getan wird. Sie verlangt, dass das Projekt «Bahn 2000» fristgerecht fertiggestellt und betriebsbereit wird. Sie ist auch für die Uebergangslösung im kombinierten Verkehr sowie für die zukünftigen Nord-Süd-Transitlinien durch Gotthard und Lötschberg-Simplon. Da der Bund laut Leistungsauftrag die Infrastrukturkosten übernimmt und die SBB sich nur mit einem Beitrag beteiligen, müssen alle möglichen und vertretbaren Rationalisierungsmassnahmen bei der Betriebsrechnung auf der Ertrags- und der Ausgabenseite voll ausgeschöpft werden; sonst wird der Gesamtbeitrag des Bundes mit der Zeit den Rahmen der gesamten Finanzplanung sprengen.

Die CVP-Fraktion beantragt, den Voranschlag 1990 der SBB zu genehmigen und vom Mittelfristplan 1991–1995 Kenntnis zu nehmen.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte Ihnen danken für die gesamthaft gute Aufnahme des Voranschlages 1990. «Die SBB im Spagat», so könnte der Titel zum Voranschlag 1990 der SBB lauten. Ein Spagat zwischen Sparen und Investieren, und das ist bekanntlich nicht einfach.

Zwei Jahre nach der erfolgreichen Abstimmung über die «Bahn 2000» machte der Bundesrat eine Standortbestimmung. Vor zwei Jahren war Aufbruchstimmung, war die Vision der Renaissance der Bahn geboren. Kommt jetzt die Ernüchterung? Nein! Diese Ernüchterung darf nicht kommen. Doch es kommt jetzt die Knochenarbeit, die Arbeit, bei der es darum geht, die grossen Projekte zu verwirklichen. Die Vision brauchen wir aber weiterhin. Besonders heute, wenn wir über die Kosten der Renaissance der Bahn reden. Die Kosten für den Bund sind das eine, die Leistungen für die Kunden das andere, die Attraktivität für die 38 000 Mitarbeiter der SBB das dritte. Auf diese drei Fixpunkte müssen sich die SBB ausrichten.

Die SBB glänzen mit einem hohen Leistungsniveau. Dieses Leistungsniveau gilt es zu halten, ja sogar zu steigern. Im europäischen Vergleich stehen die SBB an der Spitze, darüber dürfen wir uns freuen. Sie befördern im Verhältnis zur Bevölkerung und zum Streckennetz mehr Personen und mehr Güter als alle anderen Bahnen in Europa. Auslastung und Produktivität sind also gut. Die Züge sind voll, die Kassen leider immer noch nicht. Die Zuwachsraten im Verkehr sind beeindruckend: um 50 Prozent gesteigerte Tonnage im Containertransport. Das ist kein Pappenstiel. Die Leistungen des Bundes an die SBB steigen aber auch kontinuierlich an. Ist dies ein Widerspruch oder ist dies ein Naturgesetz? Keines von beidem ist wohl richtig. 1995 – Herr Nationalrat Müller-Meilen hat es gesagt – dürften 2 Milliarden Franken Bundesleistungen erreicht sein. Wir wollen diesen Trend brechen. Von vielen Seiten werden immer wieder neue Leistungen gefordert. Wir sind aber leider nicht im Schlaraffenland, wo vielleicht auch neue Bahnstrecken und neue Wagen an den Bäumen wachsen würden. Die SBB müssen ihre Leistungen mit einer besseren Ertragskraft und mit höherem Kostendeckungsgrad erbringen. Der Wille ist da. Die Schwierigkeiten auf der Kostenseite sind jedoch erheblich. Die Personalaufwendungen liegen bei knapp 3 Milliarden Franken, also nur noch wenig unter dem gesamten Verkehrsertrag. In der Personalpolitik sind die SBB bekanntlich nicht frei. Die Politik prägt vieles. Die Hochkonjunktur in der Privatwirtschaft erhöht den Druck auf weitere Re-

allohnerhöhungen. Ein Teuerungsausgleich von 5 Prozent macht dreistellige Millionenbeträge aus.

Ein anderer Kostentreiber ist das steigende Zinsniveau. Gegen diese Kostensteigerung sind die SBB weitgehend machtlos.

So müssen wir die Investitionen ins Visier nehmen, um wenigstens diese Zinsfolgekosten zu dämpfen. Die SBB müssen also aufs Bremspedal treten, einerseits mit Rationalisieren, andererseits mit Investitionssteuerung – aber keine Bremsung mit dem roten Notbremshebel bis zum Stillstand, sondern nur fein dosiert.

Beim Rationalisieren sind wir noch nicht am Ziel. Die Suche muss weitergehen, auch wenn dies Enttäuschungen bringt: innerhalb der SBB, draussen bei den Kunden und ganz sicher auch hier in diesem Saal. Wir müssen um Verständnis werben bei den Betroffenen. Verständnis wecken wir mit Offenheit, mit Mut zu klaren Aussagen, mit einer überzeugenden Gesamtschau und mit allgemein vergleichbaren Kriterien. Mit der Information müssen die SBB in die Offensive gehen; Herr Nationalrat Zwygart hat das auch gesagt. Wir haben nichts zu verstecken. Denn diese Rationalisierungen wollen nur die SBB als Ganzes stärken, im Interesse des Kunden, des Steuerzahlers und damit auch in Ihrem Interesse.

Die Investitionspolitik ist der zweite Hebel, bei dem wir ansetzen können. Der Bundesrat will das Instrument verfeinern. Die sozusagen gewöhnlichen Investitionen werden auf den Nominalbetrag von 1550 Millionen Franken begrenzt. Damit wird der Betrag real im Ausmass der kommenden Teuerung kleiner. Doch es gibt in mehrfacher Hinsicht Ausgleich. Wir wollen den SBB den Geldhahn nicht zudrehen. Die Investitionen für kommerzielle Nutzungen werden vom Plafond ausgeklammert. Ebenfalls ausgeklammert werden Investitionen im Rahmen besonderer Konzepte, allerdings nur, wenn diese die Ertragskraft der SBB verbessern helfen. Wir rechnen zum Beispiel damit, dass «Cargo 2000» dazu zählen wird. Dann gibt es noch die sogenannten «politischen Bestellungen». Auch diese Investitionen würden ausserhalb des Plafonds abgewickelt. Ich denke etwa an die Neat oder an die «Bahn 2000», oder ich denke an einen Teil des Transitkorridors für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Die SBB haben also durchaus genug zum Leben und sogar genug zum kräftigen Wachsen. Doch auch hier möchten wir Qualität vor Quantität stellen. Schliesslich ist das ja – wie Sie wissen – das Leitmotiv der Legislaturplanung des Bundes.

In den vorberatenden Kommissionen haben wir diesen Willen verspürt, und ich danke für die Anerkennung. Auch dieses Jahr wurde die Schicksalsfrage wieder gestellt: Welche Belastung durch die SBB ist für den Bund noch tragbar? Eine allseits befriedigende Antwort suchen wir immer noch. Ich sage mir: «Lieber eine gute Frage als eine schlechte Antwort.»

Wir haben im Rahmen der Kommissionsberatung auch warnende Stimmen gehört. Eine Hauptsorge betrifft die starke Belastung des SBB-Personals. Das Bild der ausgepressten Zitrone muss uns zu denken geben. Die Rekrutierung des SBB-Personals ist immer noch dornenvoll, obwohl die SBB als Arbeitgeber einen sehr guten Ruf besitzen.

Bei der Investitionspolitik kam auch ein gewisses Malaise zum Ausdruck. Nicht das berühmte «helvetische Malaise» von Max Imboden, aber immerhin das ostschweizerische: der Grossraum Zürich werde bevorzugt. Das beschäftigt nicht nur viele Parlamentarier, sondern es beschäftigt auch die SBB. Doch der Kanton Zürich war in die Offensive gegangen. Die Investitionen des Kantons allein für die S-Bahn liegen bei etwa 1 Milliarde Franken. Wir haben in Zürich auch die stärkste Ballung der Verkehrsnachfrage. Darum durften die SBB im Raum Zürich sicher einen Schwerpunkt der Investitionen setzen.

Unter die kritische Lupe einzelner Parlamentarier geriet auch der Leistungsauftrag der SBB. Wir hörten Vorwürfe wie «mangelnde Transparenz» und «reine Buchhaltungsübung». Ein anderer Vorwurf sieht es ganz anders: Dieser Leistungsauftrag fördere nur das finanzielle Denken und vernachlässige die Ausrichtung der SBB auf die Umweltbedürfnisse. Bessere Lösungen müssen erst noch gefunden werden.

Die Festsetzung des Infrastrukturbeitrages gab auch noch zu reden. Für den Bundesrat ist entscheidend: Die letztjährige

Festlegung auf 25 Millionen Franken gab nur eine Minimalsumme vor; ein höherer Beitrag ist nicht verboten. Die SBB können gemäss Budget mehr leisten. Auch so sind die 37 Millionen ein eher symbolischer Zustupf. Die Infrastrukturen kosten ja rund 1 Milliarde Franken. Reserven sollen während des Jahres erwirtschaftet werden. Ende 1989 haben die SBB aus drei Jahren immerhin schon etwa 100 Millionen Franken auf die Seite legen können.

Ihre Verkehrskommission reichte ein bemerkenswertes Postulat ein. Sie sorgen sich um den fristgerechten Vollzug von Infrastrukturvorhaben der öffentlichen Hand. Wir sorgen uns auch! Der Entscheid des Bundesgerichtes zum Vereina-Projekt hat unsere Sorge noch verstärkt. Immer mehr spüren wir die Kehrseite der ausgeklügelten Verfahren. Es ist doch heute so: Wir wollen die Produkte, aber nicht mehr die Produktion. Wir wollen Volksrechte, aber wir verhindern ihren Vollzug. Wir wollen öffentlichen Verkehr, aber nicht seine Infrastruktur. Wir stellen Ansprüche, verweigern aber die Grundlagen ihrer Verwirklichung. Diese Konflikte rechtfertigen eine ernsthafte Auseinandersetzung.

Als Fazit zur Botschaft des Bundesrates gilt für mich:

1. Der Bundesrat will die SBB weiterhin zu Höchstleistungen anspornen.
2. Die SBB sind an vielen Fronten herausgefordert, und das Erreichen der Ziele ist nicht selbstverständlich.
3. Für die Zukunft ist eine höhere Leistungs- und Ertragskraft anzustreben mit Rationalisierungen und einer feineren Investitionssteuerung, all dies im Interesse einer starken SBB. Bei der europaweit eingeläuteten Renaissance der Bahn sollen die SBB Vorbild sein.

Ich beantrage Ihnen, dem Voranschlag 1990 der SBB zuzustimmen und ihn mit einem Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken zu genehmigen.

Nun möchte ich noch auf einige Einzelfragen eintreten.

Herr Nationalrat Müller hat von zu teuren Lokomotiven, die beschafft werden sollen, gesprochen. Die British Rail hätten angeblich gleiche Lokomotiven um 40 Prozent billiger eingekauft. Zu diesem Einzelgeschäft kann ich mich nicht äussern. Hingegen weiss ich, was wir in Zukunft von den SBB verlangen werden: erstens den Verzicht auf Sonderanfertigungen, wenn diese für den Betrieb nicht zwingend sind; zweitens regelmässiges Einholen ausländischer Konkurrenzofferten; drittens das Ueberprüfen der Normen und Standards für Investitionen. Bei der Lok-Bestellung für den Transitkorridor zum Beispiel haben wir den Preis pro Lok gedrückt und limitiert und ausländische Offerten verlangt.

Zu Frau Diener, der neuen Präsidentin der Verkehrskommission: Sie hat eine ganze Themenpalette vorgelegt. Es ist natürlich unmöglich, auf alle diese Fragen einzugehen. Trotzdem, im Telegrammstil, ganz kurz: Frauen im SBB-Management wären auch für mich kein Schrecken, sondern eine grosse Freude. Ich hoffe, dass sich bei den nächsten Mutationen im Verwaltungsrat auch Frauen zur Verfügung stellen werden. Im Moment haben wir leider keine Frau im Verwaltungsrat, im Gegensatz zum Verwaltungsrat der PTT.

Zur Rationalisierung äusserte ich mich bereits, Frau Nationalrätin Diener: Der Bundesrat steht hinter dieser Rationalisierung. Vielleicht darf ich das letztjährige Bild aus der Natur, das gut zu Ihnen passt, noch einmal in Erinnerung rufen. Rationalisieren ist wie das fachkundige Schneiden eines Baumes. Ein gut gepflegter Baum gedeiht besser als ein vernachlässigter.

Nun einige Worte zur Geschwindigkeit: Sie ist kein Selbstzweck. Sie soll dem Kunden dienen. Bei den Bahnen ist namentlich die Konkurrenz von Auto und Flugzeug sehr wichtig. Ein Beispiel: Der Intercity-Zug sollte als Ergebnis der «Bahn 2000» die Strecke zwischen Bern und Zürich in 55 Minuten fahren können. Da wird kein Auto auf oft verstopfter N 1 mehr mithalten können. Die Bahn soll durch Leistung überzeugen und nicht aus anderen Motiven.

Noch zum Wunsch nach komfortablen WC- und Toilettenanlagen: Dies ist absolut verständlich. Die Schweizer Bahnen sind wohl nicht die besten auf der Welt in dieser Hinsicht. Da gebe ich Ihnen recht. Das Ersetzen dauert lange, aber es ist nun eingeleitet. Das ist ein typischer Fall von Wünsch-

barem, das wegen noch Wichtigerem, wegen Unverzichtbarem warten muss.

Schliesslich noch zur Neat: Das Bundesratskonzept kommt den Regionen entgegen. Es stärkt die Binnenfunktion gegenüber der Transitrolle einer einzigen Hochleistungsachse. Wir wollen das Volk von der Notwendigkeit einer Neat überzeugen. Ich muss Ihnen ganz offen gestehen, dass eine Ablehnung der Neat für mich eine Horrorvision wäre, genauso wie die Zurverfügungstellung eines 40-Tonnen-Korridors auf der Strasse für mich eine – noch grössere – Horrorvision wäre. Wir brauchen die Neat unbedingt!

Wenn Herr Nationalrat Friderici vom 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse spricht, dann muss ich ihm sagen: eine Umfrage in der letzten Zeit hat ergeben, dass 71 Prozent der Schweizer die 28-Tonnen-Gewichtslimite akzeptieren und nur ein kleiner Teil heute für die Ausweitung auf 40 Tonnen eintreten würde. Schliesslich zu Herrn Nationalrat Zwygart: Er hat eine rasche Realisierung der Uebergangslösung auch für den Lötschberg gefordert. Der Bundesrat hat die Verdreifachung am Gotthard beschlossen. Der Ausbau des Gotthards ist bereits eingeleitet worden. Am Lötschberg haben wir den Vorbehalt der Zustimmung der EG zum kombinierten Verkehr verlangt. Diese Zustimmung, wonach auch die EG in Zukunft den kombinierten Verkehr fördern will, brauchen wir nicht zuletzt als taktische Massnahme, um diese Idee europaweit durchzusetzen. Wir sind glücklich, dass am letzten Montag und Dienstag, am 4. und 5. Dezember, die Verkehrsminister der EG endlich dem kombinierten Verkehr eine Chance gegeben haben. Wir sind auch sehr froh und erachten das als kleines Erfolgserlebnis, dass der 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse nicht mehr gefordert wird, dass keine Retorsionsmassnahmen gegen uns eingeleitet werden sollen und dass man mit uns weiter verhandeln will.

Aber wir stellen natürlich Forderungen an die EG: Wir fordern eine Verkehrspolitik, wir fordern, dass die Infrastrukturen angepasst werden, und zwar europaweit. Ich denke hier an Terminals. Dann fordern wir auch die Harmonisierung. Die Harmonisierung der Scheitelhöhen der Tunnels, der Höhen der Lastwagen, der Container etc. ist etwas sehr Wichtiges. Hier wäre eine weltweite Harmonisierung wichtig, damit die Container sowohl in der Luft, auf der Strasse, auf der Schiene und auf dem Wasser ohne Probleme transportiert und verladen werden könnten. Wir verlangen auch einen besseren und sinnvolleren Austausch der Güter. Hier wird ja bekanntlich sehr viel Unfug getrieben.

Ich möchte Sie nochmals bitten, dem Voranschlag 1990 der SBB zuzustimmen und auch den Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken zu genehmigen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

**Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990**  
**Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1990**

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Ammann*

Der Infrastrukturbeitrag der SBB von 25 Millionen Franken für

das Jahr 1990 wird genehmigt. Er entspricht damit dem von den eidgenössischen Räten festgelegten Betrag. Er führt 1990 bei einem gesamten Infrastrukturaufwand von 1023 Millionen Franken zu einer Belastung des Bundes für die Infrastrukturaufwendungen der SBB von 998 Millionen Franken.

**Art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Ammann*

La contribution des CFF pour l'infrastructure, qui se monte à 25 millions de francs pour l'année 1990, est approuvée. Elle équivaut ainsi au montant fixé par les Chambres fédérales. Les coûts globaux d'infrastructure s'élevant à 1023 millions en 1990, la Confédération prend à sa charge 998 millions au titre des dépenses d'infrastructure des CFF.

**Ammann:** Ich bekenne mich hier als jenes Kommissionsmitglied, das diesem Voranschlag aus Enttäuschung über dessen einseitig finanzpolitische Schlagseite nicht mehr zustimmen konnte. Mein Antrag gibt mir nun Gelegenheit darzutun, wo mich der Schuh drückt. Die laufende Debatte spiegelt treffend die widersprüchliche verkehrspolitische Situation, in der wir uns befinden: einerseits kühne verkehrspolitische Zukunftsvisionen wie «Bahn 2000», Neat, andererseits kleinmütiges Zurückbuchstabieren, Kapitulation vor scheinbaren oder tatsächlichen Sachzwängen und diskrete Versuche, von gemachten Versprechen abzurücken. Bei solchem Hüst und Hott gewinnt sogar der an sich positive Leistungsauftrag 87 ambivalente Züge. Ursprünglich war er zur Ueberwindung des Zielkonflikts zwischen unternehmerischer Zielsetzung und volkswirtschaftlicher Verpflichtung der SBB gedacht. Heute aber degeneriert er unter dem aktuellen Diktat finanzpolitischer Säbelrassler immer mehr zum Spar- und Abbauauftrag. Damit aber kann und werde ich mich niemals abfinden. Vergessen wir doch auch im gegenwärtigen verkehrspolitischen Wechselbad (Stichworte Autopartei, Verzögerungen und Kostenüberschreitung bei «Bahn 2000» sowie erneut drohende Bundesdefizite) nicht, dass wir 1987 dem Schweizervolk mit «Bahn 2000» ein kundenbezogenes, flächendeckendes Angebot an öffentlichem Verkehr versprochen haben. Von Betriebsumstellungen auf die Strasse und anderen einschneidenden Massnahmen hat damals wohlweislich niemand gesprochen. Nun kann ich zwar die Mehrzahl der im Massnahmenprogramm 1990 bis 1994 aufgelisteten Vorschläge durchaus mittragen; das gilt insbesondere für die ertragssteigernden Massnahmen sowie für die eher technisch ausgerichteten Aufwandsminderungen.

Problematisch sind für mich hingegen die betrieblichen Sparmassnahmen an der Front, insbesondere im Regionalverkehr. Die Verkürzung der Stationsbesetzung sowie der generelle Verzicht auf die Zugsbegleitung dürfen keinesfalls kumuliert erfolgen. Der Schweizer fährt zwar gerne Intercity, zu Hause aber ist er in der Region, und ausgerechnet dort, auf dem Lande, ergab eine jüngste Umfrage, wie die Generaldirektion unlängst zugeben musste, die schlechteste Bewertung der heutigen SBB-Leistungen im Vergleich zu früher – ein äusserst sensibler Bereich also.

Wenn Ihre Wählerinnen und Wähler dereinst merken, dass sich hinter dem wohlklingenden Begriff «Optimierung» oft nichts anderes als nackter Dienstleistungsabbau verbirgt, werden Sie bestimmt wieder an mich denken.

Mein Antrag zielt nun darauf ab, die Bahnkunden und uns alle vor solcher Unbill zu bewahren. Es geht dabei um viel mehr als nur um die 12 Millionen Franken Ueberschuss, die der Bundesrat den SBB in seltsamer Willkür und in Abweichung von unserer klaren letztjährigen Zielvorgabe vorenthalten will. So wäre es meines Erachtens ein erstklassiger psychologischer Missgriff, einen allfälligen Ueberschuss, der vom Personal erst noch hart erarbeitet sein will, als zusätzlichen Infrastrukturbeitrag an die Bundeskasse abzuführen. Sie bringen so Leitung und Personal der SBB um eines ihrer wenigen Erfolgserlebnisse.

Der Bundesrat lehnte es indessen ab, diese 12 Millionen als

Reserve für künftige Aufwandüberschüsse oder zum Ausgleich von Konjunkturschwankungen zurückzustellen. Das ist zwar unklug, für mich aber noch kein *casus belli*. Viel gescheiter wäre es jedoch, diesen Betrag als zusätzliche Zukunftsinvestition zu verwenden. Dies ist auch dringend nötig, wird doch, wie die Botschaft zugibt, die Investitionsmarge der SBB ausserhalb von «Bahn 2000» und ausserhalb reiner Substanzerhaltung immer knapper. Nehmen wir doch diesem Begriff «Optimierung» endlich den fatalen Beigeschmack des Dienstleistungsabbaus, indem wir die SBB-Regionallinien nicht gleichsam zu Tode rationalisieren, sondern sie im besten Sinne des Wortes sanieren und damit noch aufwerten.

In der Kommission wurde hinsichtlich unbegleiteter Züge und nicht besetzter Stationen immer wieder auf das positive Beispiel und die Erfahrungen der vorbildlichen Privatbahnen verwiesen. Okay, Herr Bundesrat, aber kopieren wir diese vorbildlichen Privatbahnen wenigstens richtig. Sie glänzen nämlich nicht nur mit sauberen, kundenfreundlichen Anlagen und Fahrzeugen, sondern sie verdichteten parallel zum Abbau der Zugsbegleitung in den meisten Fällen ihre Fahrpläne zum Halbstunden- oder gar Viertelstunden-Takt.

Das ist der Weg, den es – von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen – zu verfolgen gilt: den Betrieb optimieren, zugleich aber die zeitliche Verfügbarkeit angemessen erhöhen. Die Realität aber sieht anders aus. Sehen Sie sich doch um in diesem Lande; vergleichen Sie die Mehrzahl der sanierten Privatbahnen mit dem beklagenswerten technischen und betrieblichen Zustand verschiedener SBB-Regionallinien nach oft jahrzehntelangem lust- und lieblosem Auslaufbetrieb. Da bleibt in einigen Fällen leider kaum mehr etwas zu optimieren, bald nur noch zu liquidieren. Das aber wäre parallel zur über 10prozentigen Steigerung der Militärausgaben dieses reichsten Landes der Erde wahrhaftig ein Skandal.

Klartext: Die vom Bundesrat befürwortete Investitionsbegrenzung trifft vor allem den Regionalverkehr; sie ist eine verkehrspolitische Dummheit. Wo nicht investiert wird, ist der Anfang vom Ende eingeläutet.

Was ich Ihnen deshalb vorschlage, ist nicht mehr und nicht weniger als ein eigentliches Sanierungsprogramm für die arg vernachlässigten SBB-Regionallinien. Diese 12 Millionen Franken, die ich Ihnen vorschlage, wären ein erstes und wichtiges politisches Signal wider die Resignation: für einen zwar optimierten, aber dennoch attraktiven Regionalverkehr der SBB. Jetzt etwas mehr zu investieren bedeutet ja nicht zuletzt, bereits mittelfristig auch Personal und Geld zu sparen, womit dem Leistungsauftrag doch Rechnung getragen wäre. Um personelle Einsparungen kommen wir nicht herum. Die Unterbestände sind mittlerweile nicht nur in den Zentren dramatisch. Die ständigen Klagen über die stete Erhöhung der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und den Personalmangel sind nicht glaubwürdig, solange vorab in den SBB-Kreisen 2 und 3 keine systematischen Anstrengungen zur kundengerechten Sanierung der Regionallinien unternommen werden. Oft scheidet ein rationeller Personaleinsatz einzig an einer nichtautomatisierten Barriere. Viel sinnvoller als vielerorts fragwürdige Bahnersatzmodelle wäre doch die zielstrebige Sanierung und Optimierung dieser Strecken.

Die technischen Verbesserungen der Privatbahnen indessen lassen wir uns – gestützt auf das Eisenbahngesetz – mittels Rahmenkrediten zu Recht Hunderte von Millionen Franken kosten. Da soll für die SBB-Regionallinien nichts mehr übrig sein?

Nein, so kann und darf es nicht mehr weitergehen. Es gilt, ein vergleichbares Instrumentarium auch für die SBB zu schaffen. Die Kantone müssen sich ihrerseits jetzt – abgelehnte KVP hin oder her – auch ausserhalb Zürichs mit seiner S-Bahn, auch ausserhalb des subventionswürdigen Agglomerationsverkehrs darüber klar werden, was ihnen der SBB-Regionalverkehr wert ist, und sich in einem angemessenen, noch festzulegenden Ausmass daran beteiligen.

So schlecht war ja die Kompromissformel in der Koordinierten Verkehrspolitik Bund und Kantone, ich zitiere: «Sorgen für den Regionalverkehr» dann doch nicht. Die KVP ist aus ganz andern Gründen gescheitert.

Hören wir doch endlich auf mit diesem endlosen Schwarz-

Peter-Spiel mit den SBB-Regionallinien, für die niemand so richtig zuständig sein will, mit diesen fruchtlosen Grabenkämpfen auf Kosten der Bahnkunden und des Personals. An uns ist es jetzt, den politischen Impuls zu geben, ein Zeichen zu setzen und damit ein neues Kapitel der schweizerischen Verkehrspolitik zu öffnen. Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen.

**M. Meizoz**, rapporteur: Il y a douze mois, les Chambres fédérales ont, conformément au mandat de prestations 1987, fixé à 25 millions de francs pour chacune des années 1989, 1990 et 1991 le montant de la participation des CFF à la couverture des coûts d'infrastructure. M. Ammann nous invite aujourd'hui à confirmer cette décision, contrairement au Conseil fédéral qui nous demande de la revoir dans le sens indiqué à l'article premier de l'arrêté, c'est-à-dire de porter de 25 à 37 millions la contribution aux coûts d'infrastructure.

Comme vous avez pu le constater, M. Ammann a élargi le débat à l'ensemble des problèmes qui se posent aujourd'hui aux CFF. En réalité, il s'agit de décider maintenant dans quelle colonne des comptes des CFF doivent figurer ces 12 millions de francs supplémentaires. Si nous suivions le Conseil fédéral, les comptes ne laisseraient plus apparaître d'excédent des produits.

La commission, à la quasi unanimité de ses membres, partage ce point de vue. Elle constate que la proposition initiale d'établir cette contribution au montant de 25 millions de francs a été présentée sur la base des prévisions contenues dans le précédent plan à moyen terme, prévisions qui annonçaient une évolution défavorable des comptes des CFF. Actuellement, les choses se présentent sous un éclairage quelque peu meilleur et plus engageant, en raison surtout de la mise en oeuvre, à partir de 1990, de mesures spéciales destinées à améliorer les résultats. Il est dès lors normal d'en tenir compte, donc de rectifier le tir à la hausse, en considérant que le montant de la contribution, tel que déterminé en 1988, constitue un objectif minimal qui peut être ajusté en fonction de l'évolution de la situation. Cela paraît d'autant plus raisonnable que, vu les circonstances que je viens de décrire, on peut normalement exiger des CFF qu'ils participent dans une mesure accrue au financement de leur infrastructure. C'est une manière de mettre en évidence leur capacité à obtenir des progrès flatteurs en matière de productivité.

En outre, dès l'instant où le taux net de couverture des charges de l'entreprise, avec 81 pour cent contre 87 pour cent en 1987, continue de s'affaiblir, il convient de rechercher les moyens de redresser la courbe. La proposition du Conseil fédéral en est un.

Enfin, il n'est pas sûr qu'alimenter les réserves, comme le souhaite M. Ammann, à partir d'un bénéfice purement comptable, soit le moyen idoine de renforcer l'assise financière de l'entreprise.

Pour toutes ces raisons, au nom de la quasi unanimité de la commission, je vous invite à repousser la proposition présentée par M. Ammann.

**Kühne**, Berichterstatter: Es geht um die Frage, ob wir von den SBB 25 Millionen Franken Infrastrukturbeitrag verlangen wollen – wie wir das vor Jahresfrist für drei Jahre festgelegt haben – und so den SBB Gelegenheit geben wollen, 12 Millionen Franken Gewinn oder Ertragsüberschuss auszuweisen. Es stehen gewissermassen zwei Sachen in Konkurrenz: einerseits das «Versprechen» vom letzten Jahr und andererseits die Zielsetzung des Leistungsauftrages 1987 nach einem substantiellen Beitrag, der die Ausschöpfung des gesamten Leistungspotentials erfordert.

Die Verkehrskommission hat mit 20 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung der zweiten Idee den Vorzug gegeben; sie beantragt Ihnen, den Infrastrukturbeitrag auf 37 Millionen Franken festzusetzen.

Bundesrat **Ogi**: Der Antrag von Herrn Ammann hat zwei Teile: erstens das Senken des Infrastrukturkostenbeitrages der SBB an den Bund von 37 auf 25 Millionen Franken und zweitens

das Erhöhen des Investitionskredites von 1550 auf 1562 Millionen Franken.

Offenbar will Herr Ammann hier ein Kompensationsgeschäft machen. Der Bund soll 12 Millionen Franken weniger erhalten, damit die SBB diesen Betrag für Rationalisierungen auf Regionallinien investieren können. Die Idee ist verlockend, doch stimmt der Zusammenhang so nicht. Die Anträge sind getrennt zu behandeln.

Zum ersten Antrag betreffend Infrastrukturkostenbeitrag: Die Gründe des Bundesrates für 37 statt 25 Millionen Franken habe ich bereits erläutert, auch die Kommissionssprecher haben das getan. Der Leistungsauftrag will nicht, Herr Ammann, dass mit dem Voranschlag Reserven gebildet werden.

Den Antrag zu Artikel 1 des Bundesbeschlusses muss ich deshalb namens des Bundesrates ablehnen.

Zum zweiten Antrag auf Erhöhung der Investitionen um 12 Millionen Franken: Wenn wir die SBB anhalten würden, 1990 diese 12 Millionen Franken zusätzlich zu investieren, würde dies ihre Unternehmenserfolgsrechnung 1990 nicht um diese 12 Millionen Franken belasten. Dorthin kommen nämlich nur die Folgekosten, d. h. Abschreibungen und Zinsen. Für 1990 würden höchstens Zinsen anfallen, also einige hunderttausend Franken. Nur dieser Betrag wäre allenfalls auf seiten des Infrastrukturkostenbeitrages als Aenderung zu berücksichtigen. Dies ein Exkurs in die schwierige Welt der Buchhalter.

Sachlich möchte ich zum Antrag zu Artikel 2 des Bundesbeschlusses folgendes sagen: Sie und ich verlangen von den SBB eine seriöse Planung. Wir müssen der Versuchung widerstehen, «mir nüt, dir nüt» spontan neue Investitionen zu lancieren. Ob diese 12 Millionen 1990 überhaupt sinnvoll für die Anliegen von Nationalrat Ammann ausgegeben werden könnten, ist für mich zumindest unsicher. Die 12 Millionen liegen betragsmässig zudem innerhalb der Schätzungsgenauigkeit des Budgets. Sie machen ja nur 0,8 Prozent des Rahmenkredites aus.

Weiter ist hervorzuheben, dass gerade die Investitionen für Rationalisierungen ausserhalb dieses Rahmens für die gewöhnlichen Investitionen getätigt werden können. Wo dank Rationalisierungen eine bessere Ertragskraft ausgewiesen wird, haben die SBB mehr finanziellen Spielraum.

Bundesrat und Kommission verlangen von den SBB aber Konzepte. Rationalisieren ja, aber nicht punktuell! Die SBB sind gewillt, ihre Konzepte in dieser Sache in einigen Monaten vorzulegen. Wenn wir soweit sind, kommen wir dann gerne zu Ihnen, Herr Nationalrat Ammann, um von Ihnen politische Unterstützung für diese Rationalisierungen zu holen. Ich bin froh, dass Sie sich heute klar in diesem Sinne geäussert haben.

Den Antrag Ammann zu Artikel 2 muss ich Ihnen ebenfalls zur Ablehnung empfehlen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag Ammann Minderheit  
Für den Antrag der Kommission offensichtliche Mehrheit

#### Art. 2

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### Antrag Ammann

###### Ziff. 1

1. der Voranschlag der Investitionsrechnung im Betrag von 1665,3 Millionen Franken .... 1562 Millionen Franken zulasten der SBB gehen;

##### Antrag Zwingli

###### Ergänzung der Investitionsrechnung der SBB

(Verzeichnis grösserer Bauten und Anschaffungen)

1. Dieses Verzeichnis ist sobald als möglich, spätestens für die Investitionsrechnung 1991, um die beiden nachfolgenden Bauvorhaben zu ergänzen:

– Doppelspurausbau Goldach–Mörschwil

(Voranschlag 33 Millionen, erste Jahrestanche 4 Millionen Franken)

– Ausbau Bahnhof St. Margrethen

(Voranschlag 22 Millionen, erste Jahrestanche 2 Millionen Franken)

2. Die erforderlichen Finanzierungsmittel sind in die entsprechenden Investitionsrechnungen aufzunehmen.

3. Die beiden Bauvorhaben sind so rasch wie möglich zu realisieren.

#### Art. 2

##### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### Proposition Ammann

###### Ch. 1

1. Le budget du compte des investissements, s'élevant à 1665,3 millions de francs .... 1562 millions de francs sont mis à la charge ds CFF;

##### Proposition Zwingli

###### Complément au compte d'investissements des CFF

(Liste des principaux travaux et acquisitions)

1. Il y a lieu de compléter la liste dès que possible, mais au plus tard en prévision du compte d'investissement 1991, en y ajoutant les deux projets ci-après:

– Doublement de la voie Goldach–Mörschwil

(budget 33 millions, 1ère tranche annuelle: 4 millions)

– Aménagement de la gare de Sankt-Margrethen

(budget 22 millions, 1ère tranche annuelle: 2 millions)

2. Les crédits requis seront porté dans les comptes d'investissements y afférents.

3. Les deux projets seront réalisés dans les plus brefs délai.

**Le président:** Vous venez de rejeter la proposition Ammann.

**Zwingli:** Ich sehe mich gezwungen, ein Anliegen aus der äussersten Ostschweiz zu vertreten, und bitte Sie zum voraus um Entschuldigung, wenn Sie zehn Minuten später zum Nachtesen kommen.

Vor Jahresfrist beanstandete ich den Investitionsplan 1989, weil in der äussersten Ostschweiz lediglich 1,7 Millionen Franken für die Erneuerung des Bahnhofs Gossau budgetiert waren. Dadurch entfielen vom gesamten Investitionsvolumen von einer Milliarde nur gerade 1,7 Millionen Franken auf das Gebiet des Kantons St. Gallen. Nun müssen wir aus dem Vergleich der Investitionspläne 1989 und 1990 schliessen, dass 1989 in Gossau nicht einmal die beanstandeten 1,7 Millionen Franken investiert worden sind. Dazu gibt es nur einen Kommentar: Wie wollen die SBB den enormen Investitionsrückstand in der Ostschweiz aufholen, wenn sie so wenig budgetieren und das Budgetierte nicht einmal realisieren?

Zum Investitionsplan 1990: Diesmal sind für Gossau 2,5 Millionen Franken und neu für den Doppelspurausbau Bad Ragaz-Landquart 3,5 Millionen Franken eingestellt. Zwei andere, seit Jahren diskutierte und vorbereitete Vorhaben sind wiederum nicht im Voranschlag enthalten. Ich spreche vom Doppelspurausbau Goldach–Mörschwil und vom Bahnhofumbau in St. Margrethen.

Zuerst zum Projekt Doppelspur Goldach–Mörschwil. Dieser Streckenabschnitt war im Jahre 1856 – ich habe mich nicht versprochen – von Anfang an für Doppelspur gebaut worden. Sämtliche Kunstbauten sind auf Doppelspur ausgelegt. Seit meinem Kindesalter war auch der Fahrdrat für die zweite Spur vorhanden. Anstatt auch noch das zweite Geleise anzubringen, holte man kürzlich diesen «unnötigen» Fahrdrat herunter. Diese Einspurstrecke provoziert und verstärkt laufend Verspätungen sowohl im internationalen Verkehr Zürich–München als insbesondere auch im Regionalverkehr. Darüber hinaus verunmöglicht diese Doppelspurlücke eine grundlegende Fahrplanverbesserung im St. Galler Rheintal. Der Boden für eine doppelspurige Strecke ist seit Jahrzehnten im Besitz der SBB. Das zweite Geleise könnte meines Wissens problemlos angebracht werden. Der Kostenvoranschlag für diesen Doppelspurausbau beläuft sich auf 33 Millionen Franken. Mit einem Teilbetrag von vier Millionen Franken im Investitionsplan 1990 – oder allenfalls 1991 – könnte mit dieser wichtigen Sanierung in nächster Zeit begonnen werden.

Zum Ausbau des Grenzbahnhofes St. Margrethen: Vor einiger Zeit stellte die «Neue Zürcher Zeitung» aus alten Archivaufnahmen eine Reportage über den Hauptbahnhof Zürich zusammen. Solche Nostalgie-Stellwerkanlagen hätten die Reporter in St. Margrethen live und in Funktion fotografieren können. Herr Bundesrat Ogi bestätigte mir vor Jahresfrist, dass er nie geglaubt hätte, dass es schweizerische Grenzbahnhöfe in einem derartigen Zustand gebe. Zwischenperrons bestehen nur andeutungsweise. Einfahrende Züge müssen deshalb so gestaffelt werden, dass möglichst niemand gefährdet wird. Perrondächer fehlen. Das Ein- und Aussteigen, namentlich aus unseren alten Eurocitywagen, bei kaum existierenden Perrons kann den Reisenden kaum länger zugemutet werden. In einem bedenklichen und gefährlichen Zustand sind auch die Stellwerkanlagen. Sie bestehen aus vier dezentralisierten Weichenstellerstationen. Im Personaletat des Bahnhofs St. Margrethen sind 14 Angestellte in Ablösungen bei heisser und kalter Witterung beauftragt, die Weichen dieses Bahnhofs zum richtigen Zeitpunkt und in der richtigen Richtung zu stellen.

Die Fahrstrassen sind nicht gesichert. Kürzlich fand tatsächlich eine Weichenstellung unter einem einfahrenden Personenzug statt. Diese führte dazu, dass ein Wagen dieses Zuges umstürzte und quer zu den Geleisen zu liegen kam. Glücklicherweise handelte es sich um einen unbesetzten Gepäckwagen. Dem Vernehmen nach ist auch die doppelspurige Bahnhofsausfahrt Richtung Westen nur ungenügend gesichert: So soll es möglich sein, die Barriere, die eine stark befahrene Strasse sperrt, auch dann zu öffnen, wenn auf dem zweiten Geleise ein Gegenzug naht.

Die Sanierung des Bahnhofs St. Margrethen zur dringend notwendigen Verbesserung der Sicherheit und zur Rationalisierung des Betriebes ist genau gleich wie die Doppelspur Goldach-Mörschwil unerlässlich für wesentliche Verbesserungen des Fahrplans im St. Galler Rheintal. 1974 forderte Kollege Oehler Investitionen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Rheintallinie. Herr Bundesrat Ritschard antwortete ihm in der Wintersession des gleichen Jahres:

«Sie haben es gehört, es ist ein alter Knochen, an dem hier genagt wird, und ich möchte sehr gerne als jener Bundesrat in die Geschichte eingehen, der ihn weiss gebracht hat. Ich befürchte jedoch, Herr Oehler werde auch von meiner Antwort nur teilweise oder überhaupt nicht befriedigt sein. Der Ausbau der Strecke St. Gallen-St. Fiden-Rorschach auf Doppelspur – so hat man mir aufgeschrieben – ist an sich nötig. Die SBB möchten das Projekt auch verwirklichen. Aber ihre Finanzlage, von der wir soeben gesprochen haben, zwingt sie zu sehr strengen Prioritäten. Leider kann ich noch keinen Zeitpunkt für den Baubeginn nennen. Betrieblich muss zuerst eine Doppelspurinsel Mörschwil-Goldach erstellt werden. Ich wiederhole, dass die SBB an sich die Notwendigkeit erkennen und die Sache auch weiter prüfen wollen. Ich hoffe, sie werden sie auch gelegentlich in die Voranschläge aufnehmen.»

Am 30. September 1987 ersuchte ich den Bundesrat, durch bauliche Massnahmen bessere Voraussetzungen für einen akzeptablen Fahrplan zu schaffen. Am 27. Februar 1989 stellte Kollege Widrig ähnliche Begehren. Alle drei Vorstösse wurden vom Bundesrat wohlwollend entgegengenommen und positiv beantwortet. Geändert hat sich jedoch in all den Jahren wenig. Ich stelle hier in aller Form fest: Die Zeit des geduldigen Wartens ist inzwischen abgelaufen. Es ist höchste Zeit, die ungenügende Sicherheit dieses Bahnbetriebes rasch zu verbessern, die notwendigsten Rationalisierungsmöglichkeiten unverzüglich zu verwirklichen, Störungen und Verspätungen im Zugverkehr auf ein erträgliches Ausmass zu reduzieren und auch den SBB-Reisenden auf der internationalen Linie Zürich-München und auf der Regionallinie St. Gallen-Sargans wenigstens minimale Annehmlichkeiten zu gewähren.

Sie sind vielleicht über den Wortlaut meines Antrages etwas erstaunt. Das Ziel des Antrages ist klar. Ich möchte erreichen, dass der Doppelspurausbau Goldach-Mörschwil und der Ausbau des Bahnhofs St. Margrethen nach Jahren der Versprechungen nun endlich realisiert wird. Ich liess mich jedoch gründlich über den aktuellen Planungsstand informieren. Dabei musste ich einsehen, dass jahrelange Vernachlässigung

nicht plötzlich aufgeholt werden kann. Ausserdem versuchten mich verschiedene Bahngewaltige davon zu überzeugen, dass die eidgenössischen Räte eigentlich nicht befugt sind, einen Investitionsplan der SBB abzuändern. Ich versuche nun mit meinem Antrag, innerhalb dieser erwähnten Leitplanken einen gangbaren Weg zu bauen. Ich hoffe, dass nun endlich entsprechende Taten folgen. Ich bitte Sie, mich in dieser Zielsetzung zu unterstützen.

**Widrig:** Ich äussere mich zu diesem Bereich des Investitionsvolumens, das ja insgesamt auf 1,55 Milliarden beziffert wird, wobei die Investitionen in kommerzielle Nutzungen und in die Gesamtkonzepte wie zum Beispiel «Bahn 2000» oder «Cargo 2000» vom Plafond ausgenommen werden.

Meine erste Frage betrifft die Investitionsrechnung der SBB auf Seite 29, wo der Aufwandsposten «Honorare» mit 102 999 000 Franken budgetiert wird. Ich weiss, Globalpositionen bei Investitionen haben den Vorteil der Flexibilität gerade in der heutigen Zeit, wo die Anforderungen an Auflageprojekte gross sind. Trotzdem bitte ich Herrn Bundesrat Ogi, diese Positionen in bezug auf die Investitionen auf dem Gebiet des Kantons St. Gallen doch etwas zu konkretisieren.

Meine zweite Frage betrifft die Terminplanung der Vorinvestitionen jener Objekte, die über den Bedarf von «Bahn 2000» hinausgehen. Ich nehme an, dass die Bauten, die über den Bedarf von «Bahn 2000» hinausgehen, im Rahmen der mit den Ostschweizer Kantonen vereinbarten Gespräche und Studien konkretisiert werden. Frage: Wann ist dies der Fall, und sind Mittel dazu in der kurzfristigen Finanzplanung enthalten?

**M. Meizoz, rapporteur:** La proposition présentée par M. Zwingli m'inspire les quelques remarques suivantes.

J'observe tout d'abord qu'elle porte sur le budget du compte des investissements de l'exercice 1991 et non pas sur celui de 1990 que nous discutons en ce moment. Cette proposition arrive donc trop tôt et, vous en conviendrez, elle n'a pas sa place dans ce débat.

Cette précision étant apportée, il me plaît de dire à M. Zwingli qu'il n'a aucune raison de se sentir frustré puisque les travaux dont il demande la réalisation le plus tôt possible sont précisément inscrits dans le plan à moyen terme 1991-1994 avec mention du début de leur exécution déjà en 1991.

Je saisis l'occasion qui m'est offerte par le biais de la proposition Zwingli pour exprimer l'avis que le Parlement n'est pas dans son rôle lorsqu'il entend corriger, compléter, réduire le budget des CFF, en l'occurrence le budget du compte des investissements. En effet, les dispositions légales en vigueur ne lui en offrent pas la possibilité. Aux termes de la loi sur les CFF du 23 juin 1944, il appartient au Conseil fédéral d'examiner les budgets de la régie et à l'Assemblée fédérale de les approuver. Je rappellerai, à l'appui de ces considérations, les propos tenus dans cette salle le 23 mars 1944 par M. Enrico Celio, conseiller fédéral, lors de la discussion de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, loi toujours en vigueur. M. Celio disait: «Il convient d'être bien au clair sur le sens des mots 'Examen et approbation du budget de construction'. Ils veulent dire que le budget de construction sera examiné, discuté et approuvé comme il l'a été jusqu'à maintenant, c'est-à-dire *in globo* ou, pour être plus précis, que les Chambres ne pourront pas le modifier. Elles l'approuveront ou le renverront au Conseil fédéral en le priant de le modifier selon leurs propositions, ce qui entraînerait la présentation d'un nouveau message.» Cette interprétation de la loi a prévalu jusqu'ici et c'est bien ainsi car, dans le cas contraire, les CFF ne seraient plus en mesure de planifier leurs investissements, de les circonscrire dans les limites des moyens financiers disponibles, ou encore de les définir selon un ordre de priorités qu'ils sont mieux à même d'établir que le Parlement et qui doit nécessairement tenir compte des exigences découlant de l'exploitation et de l'extension du réseau. Il est évident que la conduite de l'entreprise en serait rendue difficile.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à repousser la proposition de M. Zwingli.

**Kühne, Berichterstatter:** Der Antrag Zwingli stellt uns vor gewisse formelle Probleme. Materiell hat Herr Zwingli natürlich recht. Die Fragen sind in der Kommission schon aufgeworfen worden. Da ich es war, der das getan hat, und da ich als Ostschweizer in dieser Frage ebenfalls nicht ganz unbefangen bin, möchte ich die materielle Beantwortung Herrn Bundesrat Ogi überlassen.

**Bundesrat Ogi:** Herr Zwingli will die Investitionsrechnung der SBB spätestens für 1991 um 6 Millionen Franken aufstocken, und zwar für die ersten Tranchen von zwei Bauvorhaben: Doppelspur Goldach-Mörschwil und Ausbau Bahnhof St. Margrethen.

Die Finanzierungsmittel seien vorzusehen und die Bauvorhaben so rasch wie möglich zu realisieren, das ist der Wunsch von Herrn Nationalrat Zwingli. Dazu kann ich Ihnen drei Antworten geben: eine politische zuerst, eine sachliche danach und eine rechtliche zum Schluss.

Zur politischen Antwort: Der Nachholbedarf für Investitionen der SBB in der Ostschweiz ist für mich anerkannt. Die Prioritäten im Kreis 3 müssen sich nun Richtung Osten verlagern. Die SBB sehen das gleich.

Die Finanzkommission des Ständerates hat vor wenigen Monaten eine Motion eingereicht. Sie will die Mitsprache des Parlamentes bei den Investitionen stärken. Die von Herrn Nationalrat Zwingli angestrebte Einflussnahme entspricht also der politischen Grosswetterlage, doch sollte die Mitsprache des Parlamentes nicht bis auf die Stufe von einzelnen kleineren Projekten gehen.

Zum sachlichen Aspekt: Das Vorprojekt Bahnhof St. Margrethen ist schon bei der Generaldirektion der SBB eingereicht worden. Der Baubeginn ist offenbar für 1991 möglich, wenn Bauprojekt und Plangenehmigung zügig vorankommen. Das ist immer eine Bedingung. Ein «Zusammenstauchen» der Fristen ist hingegen unmöglich. Die heute üblichen umfassenden Abklärungen haben – wie Sie ja wissen – ihren Preis. Darum scheint das Anliegen für 1991 erfüllbar, nicht aber früher.

Die Doppelspur Goldach-Mörschwil ist Teil der «Bahn 2000». Das Vorprojekt sollte im Januar 1990 zur Generaldirektion der SBB kommen. Auch hier streben die SBB einen Baubeginn für 1991 an. Auch hier ist aber ein Straffen der Verfahren, von heute aus gesehen, nicht möglich.

Schliesslich einige Worte zur budgetrechtlichen Seite: Der Voranschlag der SBB wird von Ihnen global beurteilt und allenfalls genehmigt. Nach geltendem Recht und bisheriger Praxis sind Einzeländerungen an Budgetpositionen nicht vorgesehen. C'est à prendre ou à laisser, könnte man sagen, also Genehmigung oder Rückweisung zur Neubearbeitung. Darum verstehe ich den Antrag Zwingli als ergänzenden Auftrag. Er möchte, dass seine Anliegen Bestandteil des Voranschlages 1991 werden. Für die Aufnahme und Etappierung der Investitionen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Verpflichtungskredite ist nicht das Parlament zuständig.

Den Antrag Zwingli muss ich aus den genannten budgetrechtlichen Gründen zur Ablehnung empfehlen. Sachlich, Herr Nationalrat Zwingli, haben wir aber Verständnis für Ihr Anliegen. Deshalb werde ich die SBB anweisen, dem Anliegen auch bei formaler Ablehnung des Antrages Rechnung zu tragen, d. h. die beiden Projekte zügig voranzutreiben und die Kredite vorzusehen. Nach dieser Zusicherung hoffe ich, Herr Nationalrat, dass Sie Ihren Antrag zurückziehen können.

Nun noch zu den zwei Fragen von Herrn Nationalrat Widrig.

Zur Frage 1: An dieser Stelle kann ich auf Ihre Frage nur global antworten. Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen, werde ich die SBB anweisen, Ihnen diese zu liefern.

Von der Position «Honorare» mit den rund 103 Millionen Franken gehen 48 Millionen Franken an den Kreis 3, also an Ihren Kreis. Davon entfällt ein Teil auf das Territorium des Kantons St. Gallen, wobei ich Ihnen die genaue Summe nicht sagen kann. Als wichtigste Projekte sind aber enthalten: Doppelspur Bad Ragaz-Landquart, zweites Gleis Goldach-Mörschwil – die Wünsche von Herrn Nationalrat Zwingli kosten ja bekanntlich etwas –, dann Ausbauten in St. Gallen und Sanierung des Bahnhofs St. Margrethen. Die von Ihnen angesprochenen

Dienstleistungszentren St. Margrethen und Buchs sind ebenfalls bereits berücksichtigt.

Zur Frage 2: Gerade in diesen Tagen finden intensive Gespräche mit den Vertretern der Ostschweiz statt. Diese beinhalten u. a. die Verbesserung im Rheintal. Sofern die Gespräche positiv verlaufen, werden wir die Ergebnisse bereits in der Neat-Botschaft darlegen. Darum ist auch eine leichte Verspätung der Neat-Botschaft eingetreten. Die für die Verbesserungen notwendigen Mittel werden wir im Rahmen der Neat-Kredite berücksichtigen. Deshalb können Sie im derzeitigen Mittelfristplan der SBB noch nicht enthalten sein.

Ganz zum Schluss gestatten Sie mir, meinen Dank abzustatten.

Mein ganz besonderer Dank gilt Herrn Generaldirektor Latscha, Präsident der Generaldirektion der SBB bis März 1990. Er hat zum letzten Mal einen Voranschlag der SBB mitgestaltet und vorgelegt. Sein profundes Wissen, seine Kompetenz, aber auch sein Weitblick und sein Sinn für die europäische Zukunft der Bahn haben die SBB in den letzten Jahren massgeblich geprägt. Er wird mit berechtigtem Stolz das weitere gute Gedeihen «seiner» SBB mitverfolgen können; denn er war massgeblicher Baumeister der vielversprechenden Zukunft unserer Bahn.

Danken möchte ich auch Herrn Präsident Meizoz, der in den zwei Jahren seines Präsidiums mit Umsicht und grosser Sachkenntnis die Geschicke der Verkehrskommission geleitet hat. Merci à vous, Monsieur le Président. Vouz avez accompli votre travail de façon remarquable. C'était un plaisir de travailler avec un tel président.

**Zwingli:** Ich danke Herrn Bundesrat Ogi für seine verbindliche Zusage, sich für die Aufnahme der beiden erwähnten Bauvorhaben in den Investitionsplan 1991 sowie für ihre rasche Realisierung einzusetzen. Ich schätze diese Zusage natürlich hoch ein und hoffe, dass diese zweite Zusage eines Bundesrates diesmal eingehalten wird.

Mit dem besten Dank für Ihre Geduld ziehe ich meinen Antrag zurück.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission  
Adopté selon la proposition de la commission*

#### **Art. 3, 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

*Adhérer au projet du Conseil fédéral*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

77 Stimmen

Dagegen

2 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

## **SBB. Voranschlag 1990**

### **CFF. Budget 1990**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.066
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1989 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2050-2064
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 059

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.