

## Neunte Sitzung – Neuvième séance

Dienstag, 12. Dezember 1989, Nachmittag  
Mardi 12 décembre 1989, après-midi

17.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Caveltz

**Präsident:** Ich eröffne die heutige Sitzung.

Ich möchte mir den Hinweis erlauben, dass die Schweizer Fahne genau an diesem Tag hundertjährig wird. Der entsprechende Bundesbeschluss wurde am 12. Dezember 1889 verabschiedet. Zu diesem Anlass schrieb der damalige Chef des Bundesarchivs folgendes: «Die eidgenössischen Räte haben sich bezüglich ihrem Beschluss, der das Wappen der Eidgenossenschaft in unzweideutiger Weise festzustellen bestimmt ist, an das alte Herkommen gehalten, wonach unser Wappenkreuz nicht eine mathematische Figur, sondern das christliche Kreuzsymbol und zugleich das alteidgenössische Feldzeichen darstellt.»

89.066

### SBB. Voranschlag 1990 CFF. Budget 1990

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Oktober 1989  
Message et projet d'arrêté du 25 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

Beschluss des Nationalrates vom 11. Dezember 1989  
Décision du Conseil national du 11 décembre 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 Beschluss des Nationalrates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

**Lauber, Berichterstatter:** Vor einem Jahr sind in unserem Rate bei der Behandlung des SBB-Voranschlags kritischere Worte gefallen, als es sonst üblich ist. Dies war auch bei der Behandlung des Geschäftsberichtes der SBB im letzten Sommer der Fall, nachdem durch eine Indiskretion einzelne Punkte des Massnahmenprogramms 1990–1994 bekannt geworden sind. Der Bundesrat geht nun in der vorliegenden Botschaft auf diese Kritiken ein und zeigt, in welche Richtung die Arbeiten weitergeführt werden sollen. Wir möchten dem Bundesrat für die umfassende und ausgewogene Botschaft ausdrücklich danken.

Im kommenden Jahr werden die SBB den Bund rund 1,5 Milliarden Franken kosten. Das ist viel, aber gerechtfertigt. Es ist völlig undenkbar, den ganzen heutigen Verkehr nur auf der Strasse mit Individualverkehr zu bewältigen. Aus Gründen der Regionalpolitik, des Umweltschutzes, des Flächenbedarfs, der Siedlungsplanung und der Sozialpolitik ist es notwendig, dass die öffentliche Hand ein bestimmtes Grundangebot an Transportmöglichkeiten im Personenverkehr sicherstellt.

Im europäischen Vergleich stehen die SBB gut da: Die staatlichen Leistungen pro Transporteinheit, Personenkilometer und Tonnenkilometer betragen bei den SBB sieben Rappen, bei den Deutschen Bundesbahnen zwölf Rappen, bei den Ita-

lienischen Staatsbahnen 17 Rappen, in Frankreich neun Rappen und in Grossbritannien sechs Rappen. In bezug auf die Bahnfahrten pro Einwohner steht die Schweiz an der Spitze der europäischen Länder, was für die Leistung unserer Bahnen spricht.

Die Kommission unterstützt den Bundesrat, wenn er dennoch energische Massnahmen verlangt, um die Belastung des Bundeshaushaltes durch die SBB nicht ins Unendliche ansteigen zu lassen. Die heute positive Einstellung zum öffentlichen Verkehr könnte aus verschiedenen Gründen wieder ändern, und dann wären bei unkontrollierter Kostenentwicklung auch entsprechende Reaktionen denkbar, besonders wenn der Bund wieder in die Defizitperiode fallen sollte.

Der Ständerat hat mit Postulaten – eines wurde von Herrn Kollega Flückiger, eines von der Verkehrskommission eingereicht – folgende Konzepte und Massnahmen verlangt:

Ein Güterverkehrskonzept, regional optimierte Angebotskonzepte, ein Konzept zur Reduktion der Stationsbedienung und eine Ueberprüfung der Leistungsstrukturen der SBB. Im Nationalrat wurden ähnliche Postulate überwiesen beziehungsweise eingereicht. Aus der Botschaft des Bundesrates geht hervor, dass der Bundesrat die angestrebten Massnahmen verwirklichen wird, dass aber Konzepte auszuarbeiten sind. Für die Kommission sind diese Konzepte nach wie vor wichtig. Darin sollen die SBB einerseits aufzeigen, welche Auswirkungen gewisse Massnahmen auf das Rechnungsergebnis haben werden, andererseits welche Leistungen abgebaut werden, damit man von klaren Voraussetzungen ausgehen kann. Innerhalb der SBB werden zurzeit Konzepte ausgearbeitet. Es wird zum Beispiel ein sogenanntes Stationshaltermodell geprüft, in Anlehnung an den Posthalter in kleineren Dörfern. Wo die SBB ihre Station nicht mehr mit Personal besetzen, sollen Dritte auf Provisionsbasis die Billette verkaufen und die Kunden beraten. Voraussetzung dazu sind Einrichtungen, ein Gerät, das nach einer relativ kurzen Ausbildung bedient werden kann und mit dem Billette nach allen Stationen und Bahnhöfen ausgegeben werden können, ohne dass kompliziert Tarifkilometer zusammengezählt und Anstosstarife berechnet werden müssen. Für den Verkauf der Fahrkarten wird eine Provision bezahlt. Zudem könnte als Gegenleistung in den Stationsgebäuden Raum zur Verfügung gestellt werden. Damit die Station nicht mit Bahnpersonal besetzt werden muss, sind oft auch Investitionen nötig, zum Beispiel muss verhindert werden, dass die Fahrgäste Geleise überschreiten müssen, auf denen kreuzende Schnellzüge oder Güterzüge durchfahren. Dafür braucht es Unterführungen. Alle diese Elemente müssen in ein Konzept einbezogen werden.

Auch für den Güterverkehr ist ein umfassendes Konzept in Arbeit. Zurzeit finden Gespräche mit dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband, mit der Astag, und den wichtigsten Kunden statt, für die Optimierung des Angebots, das heisst für teilweise oder ganze Umstellungen des Regionalverkehrs auf Busse werden nicht gesamtschweizerische Konzepte erarbeitet, sondern regionale, und dies zu Recht in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen. Gesamthaft unterstützt die Verkehrskommission die SBB bei ihren Plänen zur Verbesserung des Rechnungsergebnisses. Sie verlangt aber nach wie vor Konzepte, die der Bundesrat in Botschaften betreffend Voranschlag oder Geschäftsbericht darstellen soll.

Die parlamentarischen Vorstösse im Zusammenhang mit dem Güterverkehrskonzept «Cargo 2000» haben gezeigt, dass bei allen Konzeptarbeiten die besonderen Probleme der Berg- und Randregionen berücksichtigt werden müssen. In den wirtschaftlich starken Regionen sind Rationalisierungen auch aus Arbeitsmarktgründen richtig und notwendig. In den Berg- und Randregionen gehen aber damit wertvolle Arbeitsplätze verloren.

Die heutige Technik gestattet es, viele Arbeiten dezentral ausführen zu lassen. Ein Fahrplanspezialist kann zum Beispiel auch im Kanton Jura arbeiten, wenn er über Telefax und Datenbankanschlüsse verfügt. Auch im Bereich des telefonischen Auskunftsdienstes unter der Informatik können viele Arbeiten dezentralisiert werden. Ich wäre dem Vorsteher des EVED, Herrn Bundesrat Ogi, dankbar, wenn er in diesem

Rate zum Zeitplan für die Konzepte und zur Frage der Berücksichtigung der Rand- und Berggebiete etwas sagen könnte. In der Verkehrskommission wurde die Zweckmässigkeit des Leistungsauftrages 1987 in Frage gestellt. Im früheren Leistungsauftrag von 1982 wurden die SBB verpflichtet, beim Intercity, beim Schnellzugverkehr und beim Wagenladungsverkehr Kostendeckung zu erreichen, das heisst, die entsprechenden Anteile der Betriebskosten und der Infrastrukturkosten sollten durch die Einnahmen gedeckt sein. Hingegen wurden die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs, Betriebskosten und Anteil Infrastruktur, vom Bund abgegolten.

Da es nie möglich ist, die Infrastrukturkosten, das heisst Amortisation und Verzinsung der Investitionen, gerecht auf die Verkehrsart zu verteilen, wurde mit dem Leistungsauftrag 1987 ein neues Konzept gewählt. Vorerst bezahlt der Bund den Infrastrukturaufwand. Die SBB müssen aber einen Anteil übernehmen. Der Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1987 über den Leistungsauftrag 1987 an die SBB und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen schreibt in Artikel 2 Absatz 3 vor: «Die Bundesbahnen tragen zudem einen Teil des Infrastrukturaufwandes, der Bundesrat legt diesen Teil so fest, dass die Bundesbahnen zu grössten unternehmerischen Anstrengungen gezwungen sind.» Aufgrund von Artikel 7 dbis des SBB-Gesetzes muss die Bundesversammlung den Anteil der SBB am Infrastrukturaufwand genehmigen.

Beim Erlass des Leistungsauftrages 1987 ging man davon aus, dass die Bereiche Personenfernverkehr und Wagenladungsverkehr einen echten Beitrag an die Infrastrukturaufwendungen erwirtschaften sollten. Dies ist aber bis heute nicht der Fall. Der Bund übernimmt 986 Millionen von diesen Kosten. Die SBB leisten daran einen Beitrag von 37 Millionen Franken. Wenn der Bund die Infrastrukturinvestitionen zu mehr als 95 Prozent bezahlt, muss auch das Mitspracherecht dieses Parlamentes verbessert werden.

Die Kommission ist der Ansicht, dass der Leistungsauftrag 1987 vor Ablauf seiner Geltungsdauer (Ende 1994) revidiert werden muss. Insbesondere muss das Budget transparenter dargestellt werden. Das heute von den SBB gelieferte Dokument ist schwer lesbar.

Der Bundesrat hat bei den Investitionen eine differenziertere Budgetierung vorgesehen: Investitionstypen für kommerzielle Nutzungen sind von der Begrenzung ausgenommen, wenn eine entsprechende Rendite ausgewiesen ist. Dasselbe gilt für Investitionen für «Cargo 2000», wobei hier nach unserer Ansicht für den neuen kombinierten Verkehr eine gemeinsame Finanzierung der Umschlaganlagen durch Bahn und Strassen-transportgewerbe zu prüfen ist. Ferner können die SBB die Investitionen in «Bahn 2000» und den Transitkorridor für den kombinierten Verkehr ebenfalls ausserhalb des begrenzten Investitionsvolumens verwirklichen. Das erlaubt ihnen, in den Jahren 1991 bis 1995 mindestens 2 bis 2,5 Milliarden Franken jährlich zu investieren.

Zu den Zahlen des Budgets noch eine Bemerkung; sie ist auch in der Kommission gefallen. Die SBB sind in drei Kreise aufgeteilt, die Investitionen sind aber nicht ganz gerecht auf die drei Kreise verteilt. Der Kreis 1 (Romandie) erhält wesentlich weniger. Wichtige internationale Linien, beispielsweise die Simplonlinie, weisen nach wie vor einspurige Strecken auf. Ich bitte den Bundesrat, hier für eine baldige Korrektur zu sorgen. Im Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1986 über den Leistungsauftrag an die SBB wurde bestimmt, dass vom Budgetjahr 1989 an der Anteil der SBB an den Infrastrukturkosten zum voraus für drei Jahre festgelegt werden soll. Vor einem Jahr hat der Bundesrat diesen für die Jahre 1989 bis 1991 auf 25 Millionen Franken festgelegt. Die etwas positivere Entwicklung gestattet es indessen, auf 37 Millionen Franken zu gehen. Die SBB sahen 25 Millionen und einen Gewinn von 12 Millionen Franken vor. Diese Erhöhung des Infrastrukturbeitrags lässt sich auch deshalb verantworten, weil der Bund bei der Abgeltung für die Tarifierleichterungen grosszügig ist.

In den Jahren 1987/88 haben die SBB eine Reserve von 56 Millionen Franken anlegen können; dieses Jahr werden etwa 70 Millionen dazukommen. Es wäre schwer zu verstehen, wenn einerseits der Bund für die SBB 1,5 Milliarden Franken ausgibt

und andererseits die SBB einen Pseudogewinn ausweisen würden.

Im Zusammenhang mit der Beratung der Botschaft des Bundesrates wurde von der Kommission die Frage aufgeworfen, wie das EVED die riesigen Infrastrukturvorhaben wie Neat und «Bahn 2000» kontrollierend begleiten und wie sichergestellt werden kann, dass die Plangenehmigung genügend speditiv, aber sorgfältig vor sich geht. Eine begleitende Kontrolle und eine zügige Plangenehmigung sind wichtig, damit die Kosten im Griff behalten werden können – es geht dabei immerhin um Milliarden. Der Stellenbestand des EVED gestattet es nicht, gezielt die nötigen Leute für diese Aufgaben einzusetzen. Die Kommission hat deshalb ein entsprechendes Postulat eingereicht.

Die Verkehrskommission beantragt Ihnen einstimmig und ohne Enthaltungen, den Voranschlag 1990 der Schweizerischen Bundesbahnen zu genehmigen und vom Mittelfristplan 1991 bis 1995 Kenntnis zu nehmen.

**Affolter:** Sympathie und Wohlwollen gegenüber unserer Staatsbahn, zugleich aber ein wachsaues Auge für Finanzaufwand, Budgetierung, Ertragslage und Leistungsfähigkeit der SBB zu haben, das schliesst sich nicht aus. Wir nehmen diese Einstellung seit Jahren für uns in Anspruch, auch wenn die SBB oft nur die kritischen Untertöne wahrnehmen wollen. Die Sympathie wäre allerdings noch grösser, wenn man endlich den verschiedenen Signalen, die vom Parlament – besonders von diesem Rat – ausgehen, z. B. in Richtung einer wirklichkeitsnahen Budgetierung, vermehrt Beachtung schenken würde.

Setzen Sie dies in einen grösseren Zusammenhang: Wenn ein Regiebetrieb des Bundes nächstes Jahr ungefähr 6 Prozent des gesamten Ausgabenplafonds der Eidgenossenschaft für sich in Anspruch nimmt und dieser Prozentsatz in den nächsten Jahren noch erheblich ansteigen wird – sehen Sie nur die mittelfristigen Prognosen an –, sollte man doch gehalten sein, Zweifel hinsichtlich Budgetklarheit besonders ernst zu nehmen. Nur darüber möchte ich mich hier äussern. Ich bin dem Herrn Kommissionspräsidenten dankbar, dass er in seinem Votum bereits auf diese Schwäche des SBB-Voranschlags hingewiesen hat. Ich möchte hier nicht in Zahlenakrobatik machen, aber auch keine Empfehlungen für die Betriebsführung abgeben. Ich habe ohnehin den Eindruck, das Parlament quatsche den SBB in dieser Hinsicht etwas zuviel hinein.

Man sollte hingegen endlich einmal zur Kenntnis nehmen und sich eingestehen – auch wenn man das nicht gerne tut –, dass der Leistungsauftrag 1982–1987, von dem vorhin die Rede war, unter heutigen Verhältnissen das Bild nur noch verfälscht und seine Rolle als Gradmesser für die Leistungsfähigkeit der SBB restlos ausgespielt hat. Ich vertrete diese Auffassung seit Jahren und sehe mich bei jedem neuen Voranschlag der SBB darin mehr bestärkt. Der Anstoss für eine Revision, für ein Ueberdenken der Budgetierungsgrundsätze müsste allerdings vom Departement ausgehen. Ich glaube, man ist jetzt bald soweit.

Nutzen würden vor allem die SBB selbst daraus ziehen, weil der Begriff der gemeinwirtschaftlichen Leistung heute bei weitem nicht mehr nur Elemente des Regional- oder Huckepackverkehrs umfasst, sondern – der Kommissionspräsident hat vorhin darauf hingewiesen – eine Reihe von weiteren Faktoren ökologischer und sozialer Art, die ich hier nicht im einzelnen aufzählen will. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Interesse unserer Umwelt – und darauf berufen wir uns ja – ist jedenfalls nicht gratis zu haben.

Der Bundesrat hat Gott sei Dank auch eingesehen, dass ein Voranschlag, wie derjenige von 1990, kaum mehr Massstab für die unternehmerische Leistungsfähigkeit der SBB sein kann, sondern höchstens noch Zielsetzungsfunktionen erfüllt. Nur diesen Sinn kann deshalb die eher bemühende Uebung mit der Heraufsetzung des Infrastrukturbeitrages von 25 Millionen auf 37 Millionen haben – eine geradezu lächerliche Summe, führt man sich den Gesamtaufwand von 1,634 Milliarden Franken der Bundeskasse zugunsten der SBB vor Augen. Herr Eisenring, Generaldirektor der SBB, zukünftiger Präsident, hat kürzlich mehr unternehmerische Freiheit für seine

Bahn verlangt. Ich möchte sagen: Er soll sie haben, wird sie aber erst dann ausleben können, wenn in einem neuen Leistungsauftrag die Abgrenzungen ganz klar definiert sind, wofür einerseits der Bund diskussionslos und ohne Budgetmanipulation aufzukommen hat und was andererseits eben in den Bereich dieser unternehmenspolitischen Herausforderung fällt, die vor allem für die kommenden Jahre durchaus besteht. Dieser Herausforderung zu begegnen wird angesichts der anstehenden Jahrhundert-Bauvorhaben, angesichts der europäischen Verkehrsszenarien, mit denen wir konfrontiert sind, angesichts der immer noch als sinkend prognostizierten Ertragslage der SBB nicht leicht sein. Neben Bundesrat und Bahninstanzen wird hier auch das Parlament seine – bisher von den Betroffenen wenig geliebten – Aufgaben wahrzunehmen haben. Transparenz und Glaubhaftigkeit der Budgetierung werden ganz sicher Voraussetzung sein für eine möglichst friktionslose Durchsetzung der grossen Bahnvorhaben, die uns ins Haus stehen, Voraussetzung aber auch dafür, dass uns in Zukunft die bange Frage, die immer wieder gestellt wird, erspart bleibt, nämlich, welchen Preis uns die SBB wert sind. Ich erinnere an das Votum von Herrn Kollege Piller anfangs dieser Session bei der Budgetdebatte. Er hat dort darauf hingewiesen, dass die «Bahn 2000» unbedingt verwirklicht werden müsse, sonst bestehe die Gefahr, dass das Volk bei der Neat-Vorlage die Gefolgschaft verweigere. Diese völlig richtige Ueberlegung verlangt nochmals gebieterisch, die bisherigen Rechnungslegungs- und Budgetgepflogenheiten zu überdenken.

Um ein taufrisches Zitat zu bringen: Herr Bundesrat Ogi hat gestern im Nationalrat versichert, die SBB erhielten auch in Zukunft, was sie zur Erfüllung des Leistungsauftrages benötigten. Ich gehe mit ihm völlig einig, wenn er den Satz noch präzisiert, nämlich dass die SBB auch in Zukunft hinreichende Mittel erhalten sollen, nämlich diejenigen Mittel, die sie zur Erfüllung eines auf die heutigen Verhältnisse zugeschnittenen Leistungsauftrages benötigen.

Ich bitte, unter diesen Vorbehalten – die Sie schon in früheren Jahren gehört haben, die aber an Aktualität überhaupt nichts eingebüsst haben – auf das Budget 1990 der SBB einzutreten.

**Küchler:** Seit Jahren beklagen wir uns bei der Budgetdebatte regelmässig über das schlechte Wirtschaftsergebnis der SBB. Gleichzeitig müssen wir aber immer wieder feststellen, dass die SBB bei verschiedensten unternehmerischen Entscheidungen zur Verbesserung ihrer Ertragslage konstant auf Widerstand stossen, sei es seitens der Bevölkerung oder aber seitens der politischen Behörden. Deshalb meine ich, dass wenigstens wir im Parlament künftig eine konsequentere Haltung an den Tag legen müssten, was heisst, dass wir nicht von einem Unternehmen einerseits erhöhte Erträge erwarten können und uns andererseits gegen jede Rationalisierung zur Wehr setzen.

Dies muss ich als Vertreter eines Bergkantons, der in letzter Zeit von verschiedenen SBB-Rationalisierungsmassnahmen betroffen worden ist, offen zugestehen. Die SBB befinden sich denn auch meines Erachtens in einer schwierigen Situation. Sie sollten nämlich gleichzeitig sparen und investieren. Diesen beiden divergierenden Zielsetzungen einigermaßen gerecht zu werden, setzt seitens der SBB-Verantwortlichen einiges an Flexibilität voraus. Aber gerade diese wurde in letzter Zeit immer wieder vermisst.

Die Tatsache, dass sich die Ertragslage der SBB mit dem heutigen Voranschlag nochmals um 1,1 Prozent verschlechtert, zwingt meines Erachtens dazu, dass die Verantwortlichen der SBB mit dem sogenannten Massnahmenpaket 1990/94 sofort ernst machen. Dieses Paket kann nach vorsichtigen Schätzungen immerhin ein Verbesserungspotential von 43 bis 87 Millionen jährlich – ich betone jährlich – einbringen. Bezüglich der Vorkehrungen denke ich ertragsseitig vor allem an preispolitische Massnahmen, insbesondere an eine differenziertere Tarifierung des Personenfernverkehrs, der sich in nächster Zeit vor allem verschlechtern wird. Ich erinnere aber auch an das Rationalisierungspotential beim Stationspersonal, wie es ein Vergleich zwischen Privatbahnen und den SBB aufzeigt. Kurzfristig realisierbar – und vor allem dringend er-

wünscht – wären aber auch das sogenannte Abrollcontainersystem, der Ausbau von gewissen Dienstleistungszentren usw. Aber nicht nur ertragsseitig, sondern auch in bezug auf Rationalisierungsmassnahmen können oder dürfen wir nicht verzichten, das heisst, die Rationalisierungsmassnahmen müssen, selbst wenn sie im Einzelfall unbeliebt oder politisch gar umstritten sind, meines Erachtens durchgeführt werden. Ich kann dies wiederum an einem Beispiel aus meinem Wohnkanton Obwalden erläutern. Vor kurzem ist die SBB-Bahnstation Kägiswil gegen grossen Widerstand der Bevölkerung und der kommunalen Behörden vollständig aufgehoben worden, und heute stellt man bereits fest, dass der Bezirk dank der Ersatzlösung mittels Busverbindung bedeutend zweckmässiger erschlossen ist als bis anhin. Ich meine also, die vorgesehenen Rationalisierungsmassnahmen müssten künftig seitens der SBB unbedingt von einer offeneren, von einer zweckmässigeren Informationspolitik begleitet werden. Es müsste den Betroffenen dargelegt werden können, dass die Massnahme Teil eines übergeordneten Ganzen darstellt. Damit könnte künftig bestimmt ein vermehrtes Verständnis für solche Massnahmen geweckt werden.

Das Massnahmenpaket darf aber auch nicht vor internen Strukturänderungen haltmachen. Die SBB-Organisationsstruktur ist keine heilige Kuh, sie ist nicht unantastbar. Deshalb sind nötigenfalls auch innerhalb der SBB sogenannte Neuorganisationen vorzunehmen, um die Effizienz des Unternehmens zu steigern, selbst wenn dadurch langjährige Kompetenzen in Frage gestellt oder gar beseitigt werden müssen.

Nur so, das heisst in einem umfassenden Massnahmenpaket, würde es den SBB möglich sein, künftig einen erhöhten Infrastrukturbeitrag zu erwirtschaften. Jedenfalls begrüsse ich es, dass der Bundesrat in diesem Voranschlag die 25 Millionen für den Infrastrukturbeitrag auf 37 Millionen erhöht hat.

Flexibilität wird aber auch bei den SBB nicht bloss beim Sparen, sondern auch bei den Investitionen erforderlich sein. In Anbetracht der Tatsache nämlich, dass die SBB gemäss Mittelfristplan ab 1991 zirka 2 Milliarden und ab 1995 etwa 2,5 Milliarden jährlich investieren werden, scheint es notwendig, dass die politischen Behörden, das heisst auch das Parlament, der Investitionssteuerung vermehrte Aufmerksamkeit schenken, wie dies in der Botschaft auf Seite 24 dargelegt wird. Vermehrt sind meines Erachtens in Zukunft die Investitionen auf das sicherheitstechnische und kundendienstlich absolut Notwendige zu beschränken. Auf sogenannte Luxusstandards ist auf jeden Fall zu verzichten.

Schliesslich möchte ich noch den regionalpolitischen Aspekt hervorheben. Es gilt auch in regionalpolitischer Hinsicht darauf zu achten, dass die gewaltigen Investitionen der SBB nicht an einigen wenigen sogenannten Ballungszentren getätigt werden, sondern im Sinne eines regionalen Ausgleiches in sämtlichen SBB-Kreisen, das heisst nicht bloss an der Nord-Süd-Transitachse, sondern auch in den Kreisen 1 oder 3, also sowohl in der Westschweiz als auch in der Ostschweiz. In der Kommission musste aber, wie der Herr Präsident bereits dargelegt hat, festgestellt werden, dass gerade in letzter Zeit in den Kreisen 1 und 3 offensichtlich zu wenig Investitionen getätigt wurden, dass diese Kreise zu kurz kamen.

Bezüglich der Revision des Leistungsauftrages 1987 und der künftig grösseren Transparenz sowohl des Budgets als auch der Rechnungen der SBB schliesse ich mich voll und ganz den beiden Vorrednern an und unterstütze die Revisionsbestrebungen. Und zwar sollte – Herr Bundesrat Ogi – das Departement mit der Erarbeitung von neueren Vorschlägen nicht zuwarten bis zum Ablauf des Leistungsauftrages im Jahre 1994, sondern man sollte raschmöglichst damit beginnen.

In der Meinung also, dass eine flexible SBB-Führungsspitze künftig wirksame Anstrengungen unternimmt, um die Ertragslage der Bahn, das heisst unserer SBB, zu verbessern, stimme ich dem vorliegenden Budget zu und meine, dass den SBB dadurch der Ruf, ein Fass ohne Boden zu sein, genommen werden kann.

**M. Delalay:** L'examen du budget des Chemins de fer fédéraux pour 1990 appelle quelques remarques sur lesquelles je souhaite attirer l'attention du Conseil fédéral.

Sur le plan formel, le budget des CFF, selon la nouvelle présentation comptable, ne semble pas avoir connu les vertus de la «glasnost». Un système complexe de vases communicants entre le compte de résultat d'entreprise et le compte de résultat d'infrastructure est de nature à égarer même les spécialistes en technique de gestion. Le résultat surprenant de cet exercice est que le compte de résultat d'entreprise dégage un excédent de produit, alors même que la régie coûte 4 millions de francs par jour à la Confédération. D'ailleurs, le Conseil fédéral le reconnaît lorsqu'il affirme dans son message: «le rendement des Chemins de fer fédéraux a encore empiré» ou encore: «les perspectives financières des CFF restent insatisfaisantes.»

Mais si l'on parvient à la fin de cette course d'obstacles que représente la lecture du budget des CFF, on constate que, finalement, la Confédération peut influencer la gestion de cette régie de deux manières essentiellement. Tout d'abord par la contribution d'infrastructure et ensuite par la définition des prestations de service public. Pour ce qui a trait à la contribution d'infrastructure, il paraît évident par le message que la philosophie des CFF et celle du Conseil fédéral ne sont pas les mêmes. Ainsi, on peut remarquer qu'après plusieurs remaniements du budget – dit-on – les avis restent contradictoires et j'en ai tiré la conclusion que le Conseil fédéral a finalement dû imposer aux Chemins de fer fédéraux les 37 millions de contribution à l'infrastructure et cela contre l'avis de la Direction générale des chemins de fer.

Pour ce qui a trait à l'indemnisation des prestations de service public, celle-ci porte surtout sur le trafic régional. On en a déjà beaucoup parlé ce soir en ce qui concerne les membres de la commission. Nous constatons que cette indemnité a été calculée pour 1990, pour le trafic régional, à une somme de 550 millions de francs. Les CFF s'attendent à la voir augmenter régulièrement au cours des prochaines années. On remarque parallèlement que les prestations effectives en matière de trafic régional diminuent par la fermeture des gares et le transfert du trafic voyageurs à la route. Il y a donc simultanément une augmentation de l'indemnité de la part de la Confédération et une diminution des prestations, avec un transfert des charges sur les cantons et sur les communes.

Dès lors, la question que je pose au Conseil fédéral est la suivante: jusqu'où ira ce mouvement de transfert? La question me paraît d'autant plus justifiée que le message du Conseil fédéral dit: «A long terme, la subdivision du trafic à longue distance et à courte distance est nécessaire et nous devons confier le transport des voyageurs à des entrepreneurs régionaux.» On peut donc dire que cette politique de transfert de transport de voyageurs à des entreprises privées, régionales, avec le transfert des charges qu'il concerne est contraire à une saine politique régionale. La solution à envisager serait-elle de réduire les effectifs du personnel desservant les gares, comme l'a dit M. Küchler plutôt que de supprimer l'arrêt des trains dans les gares? On constate que cela est possible, puisque les chemins de fer privés utilisent le 26 pour cent de leurs moyens de fonctionnement pour la rétribution du personnel des gares, alors que les Chemins de fer fédéraux utilisent le 46 pour cent de leurs dépenses à ce poste.

J'aimerais faire une deuxième observation, même si elle a déjà été présentée aujourd'hui par les membres de la commission et particulièrement par son président, M. Daniel Lauber; elle a trait à la politique d'investissement des chemins de fer. J'ai été effaré de constater dans le budget 1990, que pour les investissements qui ont trait aux gares, aux bâtiments administratifs et de service et aux installations en pleines voies, le premier arrondissement ne bénéficiait que d'un investissement de 52 millions, c'est-à-dire les 10 pour cent du total, alors que le deuxième arrondissement bénéficie de 191 millions, c'est-à-dire les 40 pour cent du total et le troisième arrondissement de 242 millions, soit les 50 pour cent du total. Ces disparités défavorisent la Suisse romande et constituent de nouveau une mauvaise politique régionale.

Troisièmement, le coût de l'opération RAIL 2000 où le Conseil fédéral reconnaît dans son message que la planification a été insuffisamment approfondie: ce coût était, à l'origine, de 5,4 milliards. Aujourd'hui les frais supplémentaires annoncés

s'élèvent à 2 milliards, soit le 40 pour cent de plus. Même si l'on considère que les frais de protection de l'environnement ou le coût des terrains sont importants, on peut conclure que la prévision a été approximative, cela avec le Conseil fédéral, et on peut même penser que l'opinion publique a été mal renseignée lors de la votation populaire sur ce sujet.

En conclusion, j'aimerais prier le Conseil fédéral d'exiger, comme le demande la commission, une gestion plus transparente de la part des Chemins de fer fédéraux, ainsi que de renseigner l'opinion publique sur les développements de RAIL 2000 en rapport avec les coûts.

D'autre part, je soutiens le postulat de la Commission des transports de traiter le problème des lignes régionales selon un concept et non pas au coup par coup et je pense que la politique d'investissement doit également être revue en rapport avec une meilleure distribution régionale, vu les sommes toujours plus importantes que la Confédération met à la disposition des Chemins de fer fédéraux.

**Hefti:** Ich anerkenne die sehr grossen Anstrengungen des SBB-Personals. Bei einem Teil der Generaldirektion scheinen mir aber die Ambitionen den praktischen Realisierungsmöglichkeiten etwas davonzufliegen. Das spürt man an den Verspätungen. Man muss heute fast den Vor-Zug nehmen, wenn man pünktlich ankommen will. Ich glaube, dass eine gewisse Konsolidierungsphase im Moment notwendig ist, und auch im Hinblick auf die Neat scheint sie mir wichtiger als eine zu forcierte und zu Schwierigkeiten führende Einführung der «Bahn 2000».

Was das Finanzielle betrifft, so möchte ich empfehlen, dass beim verbilligten Halbtax-Abonnement überprüft wird: Muss die Verbilligung so gross sein? Muss der Kreis der Bezüger so gross sein? Allenfalls ist beides zusammen zu überprüfen. Denn ich glaube, einige Probleme bei den SBB stammen von hier, und es werden durch die heutige Lösung mehr Schwierigkeiten geschaffen als gelöst.

**Danioth:** Den SBB werden wieder von allen Seiten viele wohlfeile Ratschläge erteilt. Die Situation kommt mir ab und zu so vor wie bei einem Automobilisten in einer fremden Stadt, der an einer Strassenkreuzung anhält und von verschiedenen Passanten Ratschläge erhält, welchen Weg er nehmen soll, und am Schluss nicht mehr weiss, wo er durchfahren soll.

Das Budget 1990 unserer Staatsbahnen widerspiegelt nach meinem Dafürhalten unsere gesellschaftliche Situation, in der sich die Schweiz mit ihren unübersehbaren Widersprüchen befindet: Einerseits besteht die Forderung nach unternehmerischem Handeln. Die Rufe sind berechtigt. Wir haben sie gehört. Die Erhöhung des Infrastrukturbeitrages ist ein sichtbares Zeichen hierfür. Auf der anderen Seite aber sollen die öffentlichen Dienstleistungen aufrechterhalten oder sogar ausgebaut werden. Wir müssen auch eingestehen, dass jeglicher wirkliche oder nur vermeintliche Leistungsabbau auch im Sinne einer unvermeidlichen Rationalisierung, die sich in der Wirklichkeit dann gar nicht so schlecht auswirkt, sofort auf Misstrauen, auf erbitterten regionalen Widerstand stösst. Es ist dann für diese Zauberer nicht leicht, die richtige Lösung zu finden. Das möchte ich festhalten. Ich glaube, die Verantwortlichen in der Generaldirektion, im Verwaltungsrat und vor allem im Departement sind bestrebt, diese widersprüchlichen Forderungen einigermaßen unter einen Hut zu bringen.

Die Zunahme des Aufwandes ist weitgehend auf zwei Faktoren zurückzuführen: einerseits auf höhere Personalkosten und andererseits auf höhere Zinsen. Diese beiden Faktoren entziehen sich weitgehend einer Beeinflussung. Aufgrund des vorliegenden Budgets kann doch darauf geschlossen werden, dass die SBB bestrebt sind, im Rahmen der vorgegebenen Ziele das zu erreichen, was möglich ist. Ich persönlich begrüsse ebenfalls, dass der budgetierte Ertragsüberschuss von 12 Millionen zum vorgesehenen Infrastrukturbeitrag von 25 Millionen hinzugelegt wird.

Eine Zahl: Der veranschlagte Zinsaufwand für 1990 ist gegenüber der Rechnung 1988 um rund 92,5 Millionen gestiegen, also allein der Zinsaufwand. Dieser Betrag entspricht seinerseits nahezu der Differenz zwischen dem Infrastrukturbeitrag

1988 und jenem für das Jahr 1990. Die Differenz ergibt sich allein schon aus dieser Erhöhung der Zinsen.

Wir haben uns in der Kommission schildern lassen, dass die SBB an und für sich auf zinsgünstige Gelder des Bundes zählen können. Aber trotzdem sind diese gewaltigen Investitionen eben auch mit Zinslasten verbunden. Aus diesem Grund habe ich mich gefragt, ob es notwendig ist, dass man ein Verwaltungsgebäude in Zollikofen erstellt, das sage und schreibe 50 Millionen Franken kostet, was dann auch die entsprechenden Folgekosten nach sich zieht.

Zu den Personalkosten: Diese sind ja noch viel schwieriger im Griff zu halten. Sie wissen um die politischen Aktionen der Lokomotivführer, vor allem des kleineren Verbandes, die sich allerdings eher kontraproduktiv ausgewirkt haben. Trotzdem dispensiert dies meiner Ueberzeugung nach die Leitung der SBB nicht davon, berechnete Personal- und Lohnbegehren der Mitarbeiter – und ich meine vor allem der langjährigen Mitarbeiter, der Lokomotivführer – unvoreingenommen zu überprüfen.

Die physische und psychische Belastung der Lokomotivführer ist heute an einer Grenze angelangt. Wir haben hier ganz eindrückliche Zahlen und Eingaben erhalten. Ich glaube, es wäre falsch, wenn wir einfach zuwarten würden, bis ein grösserer Unfall passiert, was Gott verhüten möge.

Ich möchte bitten, dass man diesem Problem Beachtung schenkt. Ich weiss, dass man in Richtung einer besseren Zeitplanung, einer besseren Kompensation von Ueberzeit usw. versucht, Abhilfe zu schaffen.

Noch ein letztes Wort zu den Investitionsvorhaben, die der Bundesrat im Bereich des Huckepackverkehrs angekündigt hat: Ich begrüsse diese sehr, weil ich überzeugt bin, dass damit die Kapazitätserhöhung relativ kurzfristig ausgeschöpft werden kann in einem Bereich, der auf eine Entlastung sehr angewiesen ist, vor allem, wenn man bedenkt, dass die Planung und Verwirklichung der Neat noch einige Zeit dauern wird.

Ich bin auch überzeugt, dass diese Investitionen als Vorleistungen im Ausland gewürdigt werden und unsere Position gegenüber dem Ausland damit verstärkt werden kann.

In diesem Sinne stimme ich für Eintreten und Zustimmung zum Budget.

**Bundesrat Ogi:** Die SBB und das Departement sind keine Zauberer. Deshalb ist es auch nicht möglich, all die zum Teil doch widersprüchlichen Forderungen unter einen Hut zu bringen. Gestatten Sie mir, dass ich zunächst einmal einige grundsätzliche Bemerkungen zu den SBB und zu ihrer Zukunft anbringe und dann versuche, auf einige Voten, die nun gefallen sind, einzutreten. Zunächst möchte ich dem Herrn Präsidenten für seine ausführliche Berichterstattung danken, und ich möchte Ihnen allen für die zwar kritischen, aber doch gut gemeinten Vorschläge danken. Sie helfen uns, die Probleme – so hoffe ich – in Zukunft zu lösen.

1990 wird für die SBB ein sehr wichtiges Jahr. Es werden Weichen gestellt. «Es fährt ein Zug nach Nirgendwo» – dieses Schlagerlied gilt sicher nicht für die SBB.

Ich komme zunächst einmal kurz zur Neat: Die Botschaft des Bundesrates hat einige Monate Verzögerung. Bei diesem Jahrhundertgeschäft ist Sorgfalt wichtiger als Eile. Wir wollen auch die Fragen, die im Zusammenhang mit der Ostschweiz noch einer Klärung bedürfen, zusammen mit der Ostschweiz lösen. Ich hoffe, dass wir demnächst Lösungen finden werden. Wir wollen sagen können: «Was etwas länger währte, wurde darum um so besser.»

Parallel zur parlamentarischen Beratung werden die Vorstudien weitergehen, sie werden vertieft werden müssen. In dieser Zwischenphase werden die projektleitenden Instanzen die enge Zusammenarbeit mit den Kantonen und Regionen aufnehmen.

Da werden natürlich die SBB und BLS voll integriert. Wir werden ihr Know-how in die Waagschale werfen müssen, unabhängig von der gewählten Organisation. Wir zählen auf die besten Köpfe in den SBB, in der BLS und überall im ganzen Lande, weil es – wie gesagt – hier um ein Jahrhundertwerk mit grossen Anstrengungen und grossen Problemen geht.

Ein weiteres Grossprojekt will auch 1990 zusätzlich angepackt werden, nämlich der Transitkorridor für den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse. Ich glaube, dass gerade der Beschluss, des Bundesrates vom 24. Oktober 1989 dazu geführt hat, dass man von uns nicht mehr diesen 40-Tonnen-Korridor auf der Strasse fordert und dass man uns nicht mehr mit Retorsionsmassnahmen droht.

Es ist – so hoffe ich – gelungen, diese Horrorvision vom Tisch zu bringen und die EG und Europa zu überzeugen, dass wir miteinander eine neue Transitphilosophie entwickeln müssen, dass wir den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse fördern müssen und dass unsere Strassen für diese Belastungen, die sicher noch zusätzlich auf uns zukommen, nicht geeignet sind.

Die SBB werden ab 1990 über eine Milliarde Franken investieren können, einerseits in feste Anlagen wie Schienen und Sicherungssysteme – ganz im Sinne der Ausführungen von Herrn Ständerat Kuchler und Herrn Ständerat Daniöth –, aber andererseits auch in Fahrzeuge. Es bedarf neunzig neuer Lokomotiven; wir wollen eine Verdreifachung der Kapazitäten für den kombinierten Verkehr auf der Gotthard-Achse erreichen. Die Beschaffung dieser Lokomotiven sollte Vorbildcharakter haben. Die SBB werden eine internationale Submission starten. Die schweizerische Industrie muss preislich und auch qualitativ konkurrenzfähige Offerten vorlegen. Ich bin zuversichtlich, dass sie dazu in der Lage sein wird.

Ein weiterer Schwerpunkt der Unternehmenspolitik im Jahre 1990 werden die Massnahmen zur Verbesserung des Unternehmensergebnisses sein. Die SBB sind hier dreifach gefordert:

1. Durchdachte und damit überzeugende Konzeption.
2. Zügige und massgeschneiderte Verwirklichung.
3. Offene und frühzeitige Zusammenarbeit mit den Regionen und die dazugehörige Information. Herr Präsident Lauber hat das auch betont.

Mit dem Rationalisieren sind wir noch nicht am Ziel. Die Suche wird weitergehen. Ich muss Ihnen sagen: Es wird hier Enttäuschungen geben innerhalb der SBB, draussen bei den Kunden und ganz sicher auch hier im Saal. Hier brauchen wir etwas mehr Verständnis bei den Betroffenen. Und Verständnis wecken wir, wenn wir mit Offenheit, mit Mut und klaren Aussagen, mit einer überzeugenden Gesamtschau antreten.

Also: Entscheide stehen noch aus. Der Bundesrat erwartet, dass die SBB die Massnahmen nun rasch verwirklichen. Die vorgesehenen Einsparungen sind angesichts der Kostenentwicklung dringend notwendig. Sie wissen, die Schallgrenze von 2 Milliarden Franken wird etwa 1995 durchstossen. Diese Kostenentwicklung macht Sorge. Deshalb müssen wir dringend nach Einsparungen suchen.

Zukunftweisend wird im weiteren die Umsetzung von «Cargo 2000» sein. Der Name sagt, dass nicht alles schon 1990 Realität werden kann. 1990 werden die SBB einen Pilotversuch lancieren. Die Erwartungen allgemein und auch meine eigenen Erwartungen sind hoch. Ich rechne mit einem kommerziellen Erfolg des neuen Angebotes und bin froh um diese Innovation.

Ein Juwel sollte eigentlich auch die «Bahn 2000» sein. Hier sind wir in der Ausführung. Ich würde sagen, die harte Knochenarbeit hat begonnen. SBB und private Ingenieurfirmen sind voll an der Projektierung der Neubaustrecken. Die Umweltverträglichkeit wird umfassend geprüft. Hier wird, das habe ich persönlich feststellen können, grosse Arbeit geleistet. Den ersten Spatenstich konnten die SBB vor wenigen Tagen für den Bau des dritten Geleises zwischen Basel und Muttenz machen. Ich bin froh, dass die Bauarbeiter nun zum Zuge kommen. Nach den Juristen können nun die Bauarbeiter beginnen.

Im Jahre 1990 dürften wesentliche Projektierungsarbeiten abgeschlossen werden, und der Zeitplan scheint bisher – ich betone bisher – gut eingehalten. Dies allein wäre heute eigentlich Grund zu feiern, wäre Grund, etwas Positives zu sagen. Denn das Gestrüpp von Verfahren und Beschwerden gibt mir zu denken.

Der Konflikt zwischen Volksrechten und Rechtsmittel ist bald reif für eine griechische Tragödie: Wir wollen die Produkte,

aber nicht mehr die Produktion; wir wollen die Volksrechte, behindern aber ihren Vollzug; wir wollen den öffentlichen Verkehr, aber nicht mehr seine Infrastruktur; wir stellen Ansprüche bis zum Geht-nicht-mehr, verweigern aber die Grundlagen ihrer Verwirklichung; wir lassen die Kosten mit jedem Tag Verzögerung um Millionenbeträge ansteigen.

Eine Ueberschlagsrechnung hierfür: Die «Bahn 2000» bedeutet pro Jahr Investitionen von im Durchschnitt 750 Millionen Franken; 5 Prozent Teuerung von 7,5 Milliarden Franken ergeben 375 Millionen pro Jahr – pro Tag rechne ich also mit 1 bis 2 Millionen Franken Mehrkosten. Ich bin manchmal froh, nicht Jurist zu sein, sonst könnte ich nicht mehr schlafen, wenn ich an die Beschwerden und Einsprachen dächte, die da noch auf uns warten. Das ist die Kehrseite der glänzenden Medaille.

1990 wird für alle Mitarbeiter der SBB ein wichtiges Jahr. Die Dynamik der SBB wird mit dem Wechsel im Präsidium der Generaldirektion anhalten. Die Mitarbeiter der SBB müssen die Renaissance der Bahn auch 1990 täglich gegenüber anspruchsvollen Kunden mit Taten beweisen. Dass dies bisher für die Mitarbeiter nicht nur Freude und Anerkennung, sondern auch Anstrengung, Schweiß und Hektik mit sich bringt, wissen wir. Ohne Fleiss ist auch in Zukunft kein Preis zu holen, oder etwas moderner und schöner ausgedrückt: ohne Leistung gibt es auch keine Anerkennung.

Der Einsatz der 38 000 Menschen ist vorhanden, ich kann das bestätigen. Darum haben sie hier und heute auch eine Anerkennung verdient. Wir wollen nicht nur in moderne Technik investieren, sondern wir haben es auch mit Menschen zu tun. Wir wollen zufriedene Mitarbeiter, und Sie sollten diese Zufriedenheit auf Ihrer Fahrt nach Bern immer wieder spüren können. Zu diesen SBB können wir dann auch stehen, wenn sie den Bund jedes Jahr sehr viel Geld kosten. Aber ich glaube, den heutigen Preis sind sie noch wert.

Herr Präsident Lauber hat es gesagt: Wenn wir uns vorstellen würden, der Verkehr, der heute durch die SBB bewältigt wird, müsste auf eine andere Art und Weise bewältigt werden, hätten wir mehr als 1,5 Milliarden Franken zu bezahlen.

Ich möchte auf einige Fragen und Bemerkungen eingehen: Herr Küchler hat von der Investitionspolitik gesprochen. Auch in der Kommission ist diese Investitionspolitik immer wieder als ein gewisses Malaise angesprochen worden, nicht das helvetische Malaise von Max Imboden selbstverständlich, aber immerhin gestern das ostschweizerische Malaise und heute nun das zentralschweizerische.

Es ist eine Tatsache: Der Grossraum Zürich wurde bevorzugt. Das beschäftigt nicht nur viele Parlamentarier, sondern es beschäftigt auch die SBB. Doch der Kanton Zürich ist in die Offensive gegangen. Der Kanton Zürich hat für die S-Bahn 1 Milliarde Franken investiert, und wir haben in Zürich auch die stärkste Ballung bei der Verkehrsnachfrage. Darum durften die SBB im Raum Zürich einen Schwerpunkt der Investitionen setzen.

Wenn ich von Investitionen rede, haben einige immer wieder den Eindruck – Herr Delalay und andere haben es gesagt –, in ihrer Region würde weniger investiert als in anderen. Sie wissen, die SBB haben drei Kreise: Kreis 1 (Lausanne), Kreis 2 (Luzern) und Kreis 3 (Zürich). Vom Gesamtvolumen der Investitionen wurde die Verteilung punkto Bahnanlagen abgeklärt. Die 883 Millionen Franken für 1990 verteilen sich wie folgt: 22 Prozent auf Kreis 1 (Lausanne), 38,7 Prozent auf Kreis 2 (Luzern), und 39,3 Prozent auf Kreis 3 (Zürich). Das Gesamtvolumen dieser Investitionen dürfte 1991 bei 997 Millionen und 1992 bei 1191 Millionen Franken liegen, also eine markante Zunahme von fast 35 Prozent in zwei Jahren.

Bei diesem wachsenden Kuchen verschieben sich die Anteile der einzelnen Kreise zugunsten des Westens – also auch des Rhonetals – in Richtung einer Verbesserung der Simplonlinie. Der Kreis 1 wird von 22 Prozent 1992 auf 28,1 Prozent ansteigen. Das sind immerhin respektable 335 Millionen Franken. Damit ist auch eine Verbesserung der Simplonlinie vorgesehen. Im Zusammenhang mit den Uebergangslösungen machen wir die Verbesserung des Simplontunnels von einem positiven Ausgang im Zusammenhang mit den EG-Verhandlungen abhängig. Dieser positive Ausgang scheint ja gesichert zu sein. Der Kreis 2 erfährt von 38,7 Prozent auf 36,4 Prozent eine

Abschwächung, hat aber immerhin noch 433 Millionen Franken Investitionen. Der Kreis 3 sinkt von 39,3 Prozent auf 35,5 Prozent, welche 423 Millionen entsprechen werden. Hier – wie gesagt – ist die Verschiebung der Schwergewichte in Richtung Osten, also in den Raum Ostschweiz, geplant.

Herr Präsident Lauber hat die Dezentralisation angesprochen, und es ist ihm ein Anliegen, dass die regionalen Bedürfnisse nicht abgeschwächt oder vergessen werden. Ich stelle fest, dass die SBB schon heute durch ihre Aufgabe sehr dezentralisiert sind. Von den 38 000 Mitarbeitern sind 34 000 in der ganzen Schweiz verteilt. Etwa 4000 sind in der Generaldirektion in Bern tätig; alle anderen sind an der Front. Darum könnte eine weitere Regionalisierung kaum mehr spektakuläre Ergebnisse ausweisen; die Zahlen sprechen eine klare Sprache.

Die SBB wollen kundennah agieren – wie sie sagen –, das darf man durchaus wörtlich nehmen. Darum bin ich überzeugt, dass die gute regionale Verteilung von Arbeitsstellen für die SBB selbstverständlich ist. Hinzu kommt, dass in Randregionen Mitarbeiter manchmal leichter rekrutiert werden können als in den grossen Städten. Ich glaube kaum, dass Bundesrat oder Departement den SBB im einzelnen Vorschriften machen könnten. Das vielbeschworene Unternehmen SBB darf nur in besonderen Fällen von oben mit politischen Weisungen gesteuert werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich etwas zur Mitsprache des Parlamentes sagen: Die Finanzkommission des Ständerats hat vor einigen Monaten eine Motion eingereicht. Sie will damit die Mitsprachemöglichkeit des Parlamentes bei den Investitionen stärken. Diese Motion wurde in Ihrem Rat bereits behandelt, im Nationalrat ist sie noch hängig. Doch sollte – das möchte ich betonen – die Mitsprache des Parlamentes nicht auf das Niveau einzelner kleiner Projekte gehen. Ich bitte Sie, dies zu bedenken.

Herr Vizepräsident Affolter hat zum Leistungsauftrag seine Bemerkungen angebracht. Wir sind daran zu prüfen, ob für das Budget 1991 im Rahmen der heutigen Gesetzgebung und Möglichkeiten Verbesserungen vorgenommen werden können. Sie wissen auch, der heutige Leistungsauftrag läuft 1994 aus, und die Vorarbeiten für den «Nachfolger» werden bereits jetzt bzw. ab 1991 laufen. Der gegebene Gesetzesrahmen erlaubt einige Anpassungen. Wie Herr Affolter gesagt hat, muss im Detail noch geprüft werden, ob diese Anpassungen angebracht sind. Unser Angebot für ein eingehendes Gespräch – damit wir genau wissen, was sich Herr Affolter vorstellt – erhalten wir nach wie vor aufrecht.

Die Transparenz der Unternehmungsrechnung ist eine Daueraufgabe; auch hier sind Vorstellungen vorhanden. Die Botenschaft des Bundesrats hat auch schon einiges gebracht. Ich darf festhalten, dass wir versucht haben, Fortschritte zu machen. Die SBB kennen die Wünsche; die Verkehrskommission strebt mit dem Departement nach Verbesserungen. Es ist weiter richtig, dass klare Kostenkontrollen für Grossprojekte entscheidend sind, Bahnen und Departement haben das erkannt.

Wir sind also am Ball, wir müssen aber unsere Kräfte bei dieser Ausgangslage und bei dieser Häufung von Grossaufgaben konzentrieren. Eine vorzeitige Aenderung des Leistungsauftrages müsste voraussetzen, dass neue Lösungen klare Verbesserungen bringen. Die Budgetlektüre wollen wir Ihnen zu einem Vergnügen machen, was nicht einfach sein wird. Doch wird wohl mehr der Inhalt entscheidend sein – und nicht das Papier, die Farbe oder die Gestaltung.

Ich darf vielleicht noch etwas zur «Bahn 2000» sagen: Es ist eine Tatsache, dass diese Bahn uns heute schon 2,1 Milliarden Franken mehr kostet als ursprünglich angenommen. Herr Ständerat Delalay hat das gesagt. Dies ist durch die aufgelaufene Teuerung von 1985 bis 1989 bedingt und macht rund 1 Milliarde Franken aus. Dazu kommen die bis heute bekannten Mehrkosten: Diese sind bedingt durch Umweltvorschriften, denn wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass zum Zeitpunkt der Volksabstimmung die Verordnung zum Umweltschutzgesetz noch nicht bekannt war. Diese hat finanzielle Auswirkungen in der Höhe von etwa 400 Millionen Franken. Weitere Mehrkosten: wegen über der Teuerung liegenden Landerwerbskosten etwa 200 Millionen Franken; wegen Projekter-

gänzungen – vor allem der Süd-Plus-Linie – 0,4 Milliarden; wegen Konzeptoptimierungen 100 Millionen Franken. Das ergibt die 2,1 Milliarden Franken.

Die «Bahn 2000» würde zum heutigen Zeitpunkt – ohne die geforderten Tunnels etwa zwischen Mattstetten und Rothrist – auf 7,5 Milliarden Franken zu stehen kommen; aber hier kann man noch nicht von einer endgültigen Zahl reden.

Zu den Bemerkungen von Herrn Hefti: Die SBB sind auch hier in einem gewissen Spagat – ich habe das gestern im Nationalrat so gesagt –; die SBB sollten sparen und gleichzeitig bauen, und es ist schwierig, diese Problematik zu lösen. Ich werde Ihnen gerne einen Ueberblick über die Verspätungen in diesem Monat zukommen lassen. Einmal sollten die SBB auch bauen können, sie können es nicht gut im Winter, sie können es nicht im Hochsommer tun, sie müssen sich auf die Monate September/Okttober/November konzentrieren. Ich habe den SBB gesagt, dass es auch für den Bundesrat viel einfacher wäre, wenn alle Züge rechtzeitig in Bern ankommen könnten; die Sitzungen in den Kommissionen wären vielleicht einfacher zu bestehen.

In bezug auf die Verbilligung und die Tarifgestaltung kann ich Ihnen sagen, dass die Verbilligung auch für das 100-Franken-Abonnement Ende 1992 ausläuft; wir werden genau prüfen müssen, ob wir diese Aktionen weiterführen oder ob wir nicht gewisse Anpassungen in der Richtung, wie Sie das gesagt haben, vorsehen wollen.

Schliesslich noch zu den Schwierigkeiten der SBB in bezug auf die Kosten. Herr Daniöth hat die zwei Faktoren, die den SBB vor allem Sorge bereiten, genannt: die Personalaufwendungen und das Zinsniveau.

Die Personalaufwendungen liegen mit knapp 3 Milliarden Franken nur wenig unter dem gesamten Verkehrsertrag. In der Personalpolitik sind die SBB nicht frei. Die Politik prägt hier vieles, ich würde sogar sagen: alles. Die Hochkonjunktur in der Privatwirtschaft erhöht den Druck auf weitere Realloohnerhöhungen. Ein Teuerungsausgleich von 5 Prozent macht dreistellige Millionenbeträge aus. Der Bundesrat wird am nächsten Mittwoch diesbezügliche Beschlüsse fassen müssen.

Der andere Kostentreiber ist das steigende Zinsniveau. Gegen diese Kostensteigerung sind die SBB weitgehend machtlos. So müssen wir die Investitionen ins Visier nehmen. Das ist die einzige Möglichkeit, wenigstens diese Zinsfolgekosten zu dämpfen. Die SBB müssen also aufs Bremspedal treten, einerseits mit Rationalisierungen, andererseits mit Investitionssteuerung. Das ist der zweite Spagat, der in unserem Alter nicht leicht auszuführen ist.

Ganz zum Schluss gestatten Sie mir noch zu danken. Ich möchte Herrn Präsident Latscha danken, der bis Ende März 1990 der Generaldirektion der SBB vorsteht. Er hat das letzte Mal einen Voranschlag der SBB mitgestaltet und auch 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 also mit berechtigtem Stolz das weitere, hoffentlich gute Gedeihen seiner SBB mitverfolgen können, denn er war massgeblicher Baumeister der vielversprechenden Zukunft unserer Bahn.

Danken möchte ich auch Ihrem abtretenden Präsidenten Lauber, der in den zwei Jahren seines Präsidiiums mit Umsicht und grosser Sachkenntnis die Geschicke Ihrer Kommission geleitet hat.

*Eintreten ist obligatorisch*

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 – 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1 – 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

37 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

Ad 88.056

**PTT. Voranschlag 1989. Nachtrag II**

**PTT. Budget 1989. Supplément II**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Oktober 1989

Message et projet d'arrêté du 25 octobre 1989

Beschluss des Nationalrates vom 4. Dezember 1989

Décision du Conseil national du 4 décembre 1989

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,

Viktoriastrasse 21, Berne

**Hefti**, Berichterstatter: Wir haben den Nachtrag II bereits mit dem Voranschlag für das kommende Jahr verabschiedet. Wenn es nötig ist, kann das heute nochmals formell bestätigt werden.

*Eintreten ist obligatorisch*

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 – 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1 – 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

35 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

89.653

**Motion Bühler**

**Tiefbahnhof Luzern**

**Gare souterraine à Lucerne**

*Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1989*

Die Kapazität der Luzerner Bahnanlagen, insbesondere die nur zweigleisige Ein- und Ausfahrt, ist heute schon total ausgeschöpft, und der Regionalverkehr kann nicht befriedigend gelöst werden.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Planung eines durchgehenden Tiefbahnhofes unverzüglich in die Wege zu leiten.

## **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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.066
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.12.1989 - 17:00
Date	
Data	
Seite	775-781
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 243

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.