

90.029

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1989 CFF. Gestion et comptes 1989

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. April 1990 (BBl II, 697)
Message et projet d'arrêté du 25 avril 1990 (FF II, 654)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 30. März 1990
Rapport et comptes des CFF du 30 mars 1990

Bezug bei der Generaldirektion SBB,
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

M. Flückiger, rapporteur: La Commission des transports et du trafic de notre conseil a examiné, dans sa séance du 1er mai écoulé, les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1989 ainsi que le rapport de gestion. D'emblée, nous constatons que des résultats records ont été atteints, tant en ce qui concerne le transport des personnes que celui des marchandises.

Ces facteurs réjouissants ont contribué à ce que le mandat assigné aux CFF pour l'année dernière a pu être honoré dans d'excellents termes, les objectifs fixés étant atteints, voire dépassés.

Mais, voyons les chiffres en se reportant aux contraintes du budget qui s'énonçaient ainsi: équilibre des comptes après déduction, premièrement, des indemnités de la Confédération versées au titre de prestations de services publics des CFF, soit 559 millions de francs; deuxièmement, d'une contribution interne aux dépenses d'infrastructure fixée à 25 millions de francs. Or, les CFF ont rempli leur mandat de gestion et au-delà, puisque leurs contributions aux dépenses d'infrastructure ont atteint 102 millions de francs et qu'un excédent de recettes de 70 millions a pu être dégagé.

Ces excellents résultats permettent de diminuer la part budgétisée de la Confédération de 19 petits millions, part qui s'élève encore à 1465 millions, compte tenu également des allègements tarifaires.

Les comptes des CFF pour 1989 peuvent être qualifiés de bons, avec une amélioration globale par rapport au budget de quelque 100 millions de francs. Cela vaut pour une première impression positive. Cependant, en extrapolant quelque peu les chiffres, certaines réserves s'imposent.

Une comparaison avec les données de l'exercice 1988 permet de mettre en évidence les éléments suivants: le volume du trafic voyageurs est pratiquement inchangé. Si, dans ce secteur, les produits se sont amplifiés de 6,6 pour cent, s'établissant à 1370,1 millions de francs, cela est dû aux adaptations tarifaires. En revanche, et c'est intéressant, le trafic marchandises est en augmentation de 5,3 pour cent. Il génère un produit supplémentaire de 5,4 pour cent. On atteint ainsi 50,8 millions de tonnes transportées pour 1243,3 millions de recettes.

Ces deux chiffres n'avaient jamais été atteints auparavant. Il convient de s'en réjouir, de saluer cette évolution qui confirme ou conforte la politique du Conseil fédéral et des Chambres en matière de trafic marchandises conçu en terme de complémentarité rail/route. En revanche, dès lors que vous me permettrez un commentaire, la stagnation du trafic voyageurs interpelle les planificateurs de RAIL 2000. Ceux-ci doivent d'ores et déjà appréhender l'offre future en terme de prestations-prix, donc attractivité égale rentabilité, à défaut de quoi l'offre pourrait dépasser la demande.

Mais poursuivons notre analyse par comparaison 1988-1989. L'année écoulée, les charges de personnel se sont accrues de 5 pour cent pour atteindre 2776,8 millions de francs. On souligne, dans le rapport, qu'en dépit d'une dotation en personnel insuffisante la régie a augmenté son chiffre d'affaires. Cette observation peut signifier beaucoup de choses, allant de la difficulté de recrutement de nouveaux agents, des surcharges pour ceux qui assurent le service, à la démonstration que les effectifs suffisent ou suffiraient pour autant que l'on recoure à

une technologie de pointe. En tout état de cause, votre commission se tiendra informée de l'évolution en ce qui concerne la situation du personnel des CFF, personnel auquel nous rendons d'ores et déjà hommage et que nous remercions pour la qualité de son engagement.

Quittons, malheureusement, la série des éléments favorables des comptes par rapport au budget pour aborder des aspects moins réjouissants. Les charges ont à nouveau augmenté plus que les recettes. Il faut dire que la courbe est régulièrement ascendante en raison, notamment pour l'année dernière, de l'augmentation des taux d'intérêt. Il s'en est suivi une baisse du rendement, inférieure toutefois aux prévisions.

De même, le taux de couverture des charges d'entreprise, abstraction faite de la contribution d'infrastructure des CFF, plus élevée que prévu de quelque 77 millions, et de la prestation d'infrastructure de la Confédération, s'est détérioré, passant de 84,7 à 84 pour cent. L'estimation budgétaire était de 80 pour cent. En revanche, les coûts d'infrastructure ont baissé de 15,3 à 10,5 pour cent et les CFF ont procédé à des investissements bruts de 1630,6 millions de francs, soit 8,1 pour cent de plus qu'en 1988.

Je réitère que votre commission estime que les résultats atteints par les CFF en 1989 sont bons. Nous savons que les améliorations constatées, notamment dans le transport des marchandises, que le haut niveau de service en trafic voyageurs, qui situe notre compagnie nationale en tête des compagnies européennes, doivent beaucoup à la conscience professionnelle élevée des collaboratrices et collaborateurs des CFF, dont un grand nombre, en raison d'une pénurie de personnel déjà évoquée, a dû fournir des heures supplémentaires l'année dernière. Pour cette raison, notre commission tient à rendre hommage à ces collaboratrices et collaborateurs, hommage auquel je me permets d'associer notre conseil.

Le problème des effectifs du personnel précisément a été soulevé lors des délibérations de la commission. En 1989, les CFF ont fixé le nombre de collaborateurs qu'ils estiment indispensable pour garantir leurs prestations et pour assurer la relève à 38 058 personnes. Le budget, à la rubrique des charges salariales, était naturellement basé sur cet effectif. En fait, le chiffre en question n'a pas été atteint, la moyenne annuelle étant de 37 338 collaborateurs. Le déficit par rapport aux nécessités est de 720 agents, en augmentation de 150 personnes depuis 1988.

Cette évolution est conforme aux prévisions de la commission qui n'a pas manqué, en temps opportun et à deux reprises déjà, d'inviter le Conseil fédéral à élaborer un programme poussé de rationalisation des CFF, rationalisation dont nous avons été informés récemment. Dès lors, dans tous les cas, la preuve est rapportée qu'il importait d'appliquer avec rigueur et constance les mesures prévues pour la période 1990-1994.

Notre commission estime que la situation tendue sur le marché de l'emploi et les conséquences qui en résultent, surtout celles qui toucheraient le résultat d'entreprise à moyen terme, doivent être prises en considération dans l'examen du nouveau mandat de prestations des CFF. Ce mandat de prestations, par ailleurs, se révèle un excellent instrument de gestion pour la Confédération. Il permet de fixer des objectifs clairs à la régie, eu égard aux compétences globales de l'Etat sur l'infrastructure des transports rail et route.

Je dois toutefois tempérer cette appréciation, dès lors que l'influence de l'Assemblée fédérale sur la politique des transports à long terme est relative. Rappelons-nous que le Parlement n'intervient pas dans les décisions d'investissement des CFF, sauf dans des cas particuliers tels que RAIL 2000 et les NLFA. Pourtant, ce sont précisément les investissements qui conditionnent l'avenir en matière de transports en général et de performances de nos Chemins de fer fédéraux en particulier.

Le Conseil fédéral s'est prononcé pour une solution dite d'ensemble, comportant la construction de deux nouvelles lignes ferroviaires alpines au St-Gothard, la construction d'un tunnel de base au Lötschberg, l'aménagement de la ligne du Simplon et l'amélioration des accès au Gothard en faveur de la Suisse orientale. Difficile de se montrer plus fédéraliste, Monsieur le Conseiller fédéral, et pourtant le débat ne fait que commencer; il promet d'être animé.

Dans l'intervalle qui nous sépare des nouvelles lignes ferroviaires alpines, performantes, un double couloir de ferroutage sera réalisé, empruntant les lignes de montagne du St-Gothard et du Loetschberg avec prolongement au sud du Simplon. Cette solution doit permettre de tripler d'ici à 1994 la capacité offerte au trafic combiné transitant par la Suisse. Pour cette réalisation, le Conseil fédéral a consenti un crédit d'investissement de 1465 millions de francs et libéré les 1151 millions prévus pour la ligne du Gothard, véhicules compris.

La politique suisse des transports existe donc bel et bien. Elle est conçue, en ce qui concerne notre réseau ferré, pour s'intégrer au futur réseau européen à grande vitesse et, par conséquent, permettre une desserte optimale des centres économiques et démographiques de notre pays. Le projet RAIL 2000, s'il n'est destiné en premier lieu qu'au trafic intérieur, contribuera, par l'augmentation des vitesses maximales sur les lignes nouvelles et les tronçons corrigés, à l'incorporation de la Suisse dans le réseau à grande vitesse. A long terme toutefois, il faudra probablement procéder à des améliorations supplémentaires du réseau.

Tel est le survol des délibérations de votre Commission des transports et du trafic. Pour le surplus, vous aurez probablement consulté le rapport de gestion des CFF et le message du Conseil fédéral. Votre commission vous invite à approuver le rapport de gestion et les comptes 1989 des Chemins de fer fédéraux en acceptant l'arrêté fédéral y relatif.

Affolter: Ich möchte zuerst Herrn Bundesrat Ogi zuerkennen, dass er in der Beratung der SBB-Rechnung 1989 der Kommission nicht ein X für ein U vorzumachen versuchte, sondern selbst auf die unerfreuliche Tatsache hingewiesen hat, dass trotz guter Konjunktur, Rekordmengen und Grosseinsatz des Personals die Belastung des Bundes erneut einen grossen Sprung gegen oben macht und dass dieses Wachstum mit 8 Prozent weit über der Kennziffer des durchschnittlichen Wachstums der gesamten Bundesbelastung liegt, die wir mit 4,5 Prozent festgelegt haben.

Das gibt mir Anlass, auf diesen generellen Aspekt der SBB-Rechnung einzugehen. Ich finde es wirklich an der Zeit, dass vom bundesrätlichen Tisch einmal in aller Deutlichkeit erklärt wird, dass auch die Verkehrsausgaben des Bundes in den Gesamtzusammenhang der Haushaltsführung der Eidgenossenschaft gestellt gehören und dass sie sich den Vergleich mit anderen wichtigen Ausgabenbereichen dieses Landes gefallen lassen müssen. Die Gelegenheit dafür bietet selbstverständlich die Behandlung der Rechnung, nachdem die SBB von den 2,2 Milliarden Franken, die der Bund für den öffentlichen Verkehr auswirft, den grossen Teil für sich beanspruchen, nämlich etwa 1,5 Milliarden Franken. Das sind die Grössenordnungen, mit denen wir es hier zu tun haben.

Der Zufall will es, dass gerade dieser Tage auch seitens der Finanzkommission deutlichste Warnsignale hinsichtlich der künftigen Entwicklung des Bundeshaushaltes erfolgt sind. Es werden Haushaltsdefizite in der Grössenordnung von 2 Milliarden Franken in Aussicht gestellt, und gleichzeitig wird verlangt, es sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um einen ausgeglichenen Bundeshaushalt anzustreben. Schon aus diesen Gründen wird der starke Druck, den Herr Bundesrat Ogi auf die Unternehmensleitung der SBB in Richtung ökonomische Betriebsführung ausüben will, vom Parlament begrüsst, ja sogar erwartet. Ebenso klar ist auch, dass der SBB-Verwaltungsrat in diesen Verantwortungsbereich einbezogen werden muss, und an seine gesamtwirtschaftliche Verantwortung gegenüber dem Bundeshaushalt zu ermahnen sein wird.

Den Hinweis auf den Leistungsauftrag mögen Sie als alte Platte bezeichnen. Es wird aber nicht mehr angehen, dass sich die Verantwortungsträger in unseren Staatsbahnen im Finanzgebaren auf den völlig überholten Leistungsauftrag 1987 hinausreden.

Ich hoffe sehr – es wurde uns übrigens zugesichert –, dass wir dieses Jahr letztmals mit einer SBB-Rechnung konfrontiert werden, die auf dem bequemen Polster des Leistungsauftrages 1987 abgedeckt ist. Kein Wunder, dass auch die BLS jetzt

einen Leistungsauftrag verlangt, wie er für die SBB gilt, denn damit ist gut zu ruhen.

Wenn in der SBB-Rechnungsablage ein Ertragsüberschuss von 70 Millionen Franken, wenn noch Rückstellungen und Infrastrukturbeiträge an den Bund ausgewiesen werden und von einem guten Jahresabschluss die Rede ist, gleichzeitig aber die Eidgenossenschaft den SBB pro Jahr satte 1,5 Milliarden Franken zuschiessen muss – also nochmals 100 Millionen Franken mehr als letztes Jahr –, läuft dies schon auf eine Verzerrung der Dinge, auf ein Vexierbild, jedenfalls mehr auf eine Verschleierung als auf eine Offenlegung hinaus.

Die Wahrheit ist – dazu können, müssen wir stehen und kein Blatt vor den Mund nehmen –, dass die SBB in wachsendem Masse defizitär sind. Zuverlässige Schätzungen lauten auf 700 bis 800 Millionen Franken Defizit, wenn man normale Rechnungsgrundsätze in Anwendung bringt.

Der Zufall will es, dass uns dieser Tage auch die Finanzierungsvorstellungen des Bundesrates für die Neat mit einem Investitionsaufwand von 10 Milliarden Franken bekanntgegeben worden sind. Wir werden demnächst in den parlamentarischen Kommissionen darüber zu befinden haben. Welches Finanzierungsmodell dort auch immer gewählt wird – es ist sehr wohl möglich, dass die eidgenössischen Räte den Vorstellungen des Bundesrates folgen –, es kommen enorme Zinslasten auf den Bund zu. Diese Darlehensschulden sollen auf dem Kapitalmarkt aufgenommen werden, und zwar für ein Projekt, dessen Notwendigkeit und dessen umwelt- und verkehrspolitische Bedeutung heute erkannt ist und dessen Verwirklichung auch vom Parlament kaum mehr ernsthaft in Frage gestellt werden kann.

Die finanziellen Lasten, die damit verbunden sind, haben wir jedoch zu bedenken und uns darüber Rechenschaft zu geben.

Was heute deshalb angesichts dieser unerfreulichen Perspektiven im Bundesgesamthaushalt und angesichts dieses abgewirtschafteten Leistungsauftrages, aber auch angesichts der gewaltigen Verkehrsvorhaben wie Neat, «Bahn 2000» mit- samt den flankierenden Massnahmen, Agglomerationsverkehr, Güterverkehr, usw. not tut und wahrscheinlich spätestens im Zusammenhang mit der Neat-Vorlage auch im Parlament imperativ verlangt wird, möchte ich als generelle Finanzauslegeordnung bezeichnen.

Wir möchten wissen, was uns der öffentliche Verkehr unter Einbezug des totalen Investitionsaufwandes plus Zinsendienst im gesamten Bahnsektor in den nächsten Jahren und Jahrzehnten kosten wird und wie der ganze Brocken finanziert werden soll. Darauf hat das Parlament, aber auch der Steuerzahler Anspruch. Nur so wird es dem Parlament möglich sein, seiner Aufgabe und Verantwortung gerecht zu werden, namentlich auch die Aufwendungen des Bundes für den Gesamtkomplex des öffentlichen Verkehrs in Relation zu den anderen wichtigen Bundesaufgaben zu stellen.

Ich habe gar keine Angst, dem Volk zu sagen, die SBB hätten 1989 pro Kopf der Bevölkerung 218 Franken gekostet. Mit den neuen Bahnprojekten wird dieser Betrag noch ansteigen. Wir wollen die Förderung des öffentlichen Verkehrs nach wie vor. Wir stehen nach wie vor zur Vorstellung einer Renaissance der Bahnen und auch zur neu übernommenen Verantwortung als wichtiges europäisches Transitland, der wir mit diesen neuen Bahnprojekten gerecht werden wollen. Voraussetzung ist aber – und das ist der Sinn meiner heutigen Intervention – eine restlos ehrliche Rechnungsablage, eine gänzliche Neuauflage dieses Leistungsauftrages, insbesondere mit einer Neudefinition der gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Dort können die SBB nur profitieren, wenn sie auf einer sauberen, klaren Grundlage rechnen und operieren können. Wir erwarten auch, dass der Bundesrat – wie er in der Botschaft verspricht – mit merkbarem Druck die SBB-Führung zu echt unternehmerischem Verhalten anhält und dies auch gegenüber dem Parlament ausweist.

Mit diesen Begleitsätzen möchte ich ja sagen zur SBB-Rechnung 1989, hoffe aber, dass von seiten des Bundesrates dem Parlament in Zukunft klare, offene Rechnungsunterlagen zur Verfügung gestellt werden, die den oben geschilderten Anforderungen gerecht werden.

Danioth: Sie haben von den beiden Vorrednern verschiedene Zahlen zur Rechnung unserer Staatsbahnen im abgelaufenen Jahr gehört. Ich stimme dieser Beurteilung der finanziellen Situation weitgehend zu. Wir dürfen wohl festhalten, dass einer positiven Betriebsrechnung eine negative Finanzrechnung gegenübersteht. Positiv ist zu vermerken, dass die SBB im vergangenen Jahr mit einem Minimum an Personal ein Maximum an Umsatz sowohl bei den beförderten Personen wie auch bei den Gütern erzielt haben. Für mich ist vor allem signifikant, dass sich bei ungefähr gleichbleibender Beförderungszahl der Personen – es ist nur eine Steigerung von 0,2 Prozent zu vermerken – der Verkehrsertrag immerhin um 6,6 Prozent erhöhte. Die Taxerhöhungen haben hier durchgeschlagen. Beim Güterverkehr ist vor allem positiv, dass sowohl die Menge wie auch die Erträge erheblich gestiegen sind (ungefähr um 5,5 Prozent). Hieran ist vor allem der kombinierte Verkehr, der mir sehr am Herzen liegt, beteiligt. Die roten Zahlen der Finanzrechnung sind in etwa die Quittung für das, was wir immer wieder an vielfältigen Wünschen an unsere Bundesbahnen richten.

Es liegt mir daran, dass die ausserordentlichen Leistungen des Personals auf allen Stufen, die ich ebenfalls verdanken möchte, dass dieser Einsatz in den roten Zahlen der Finanzrechnung nicht einfach untergeht. Dies zeigt sich in verschiedenen Kennziffern und Tatsachen. Zum Beispiel: Der Unterbestand von 720 Personen gegenüber dem Stellenplan hat sogar um 150 zugenommen. Die SBB haben grösste Mühe, das ihnen zustehende Personal zu rekrutieren.

Ein Vergleich ins Jahr 1950 zurück ergibt sehr interessante Zahlen. Im Jahre 1989 hatten die SBB 500 Personen oder 1,3 Prozent Personal weniger als im Jahre 1950. Im gleichen Zeitraum wurden jedoch ein Drittel mehr Personen befördert oder das Doppelte an Personenkilometern erreicht. Beim Güterverkehr stieg das Volumen sogar um über 180 Prozent auf 51 Millionen Tonnen. Pro 100 000 Zugkilometer sind im Jahre 1989 noch 31 Bedienstete im Einsatz gewesen, genau die Hälfte des Personals vom Jahre 1950.

Die Rechnung zeigt auch, dass die Mehrkosten der Reallohnerhöhung um 2 Prozent und der ersten Phase der Aemterklassifikation wegen des Personalunterbestandes und Minderaufwandes für Zulagen keinen Pendelausschlag bewirkten. Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 37 338 Beschäftigte. Richtig ist, dass die Zahl der Abgänge mit 3211 jene der Eintritte mit 3155 übertroffen hat. Solche Zahlen müssen angesichts der zunehmenden Belastung des Personals im Bereich moderner Techniken, der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen, die nicht immer attraktiv sind (siehe diese Personalfuktuation), zu denken geben.

Hier einmal mehr mein Anliegen: Die Lokomotivführer stehen an vorderster Front. Wir haben in diesem Saale in vergangenen Sessions gehört, dass es zu Spannungen, zu Auseinandersetzungen gekommen ist, dass auch gewisse Sachen passiert sind, die im Zusammenhang mit der «Dienstleistung nach Vorschrift» Untersuchungen nach sich gezogen haben. Ich habe durchaus Verständnis dafür, wenn solche Vorkommnisse abgeklärt werden, bin aber der Meinung, dass derartige Verfahren gegen «rebellische» Lokomotivführer mit Augenmass geführt und auch in Anbetracht dieser Umstände, die nicht vom Zaune gebrochen sind, mit einer gewissen Grossmut abgeschlossen werden.

Gesamthaft darf erwartet werden, dass dem menschlichen Faktor auf allen Stufen der gebührende Stellenwert beigegeben wird. Für die nächste Zeit stehen wiederum stark personalbezogene Entscheide an. Ohne ein voll motiviertes Personal auf allen Stufen lassen sich die auf die SBB zukommenden gewaltigen Anforderungen nicht erfüllen.

In diesem Sinne stimme ich für Gutheissung von Bericht und Rechnung.

Onken: Die Sensibilität der Ostschweiz in Verkehrsfragen ist auch in diesem Rate hinlänglich bekannt. Sie ist verständlich, denn das Versprochene, In-Aussicht-Gestellte, Verheissene steht nicht unbedingt in Einklang mit dem Verwirklichten, dem Gehaltenen, dem tatsächlich Eingelösten. Da gibt es Empfindlichkeiten, und da wächst auch der Argwohn.

Aus diesem Argwohn heraus, der, wie ich hoffe, zerstreut werden kann, ist auch die folgende Frage erwachsen. Sie bezieht sich auf den Güterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz. In Abklärungen und Gesprächen, teilweise noch hinter den Kulissen, soll dieser Güterverkehr aus Deutschland in die Schweiz und umgekehrt in Zukunft offenbar vermehrt zentralisiert, gebündelt und in grossen Teilen oder gar ganz über Basel geführt werden, während andere Zollübergänge, beispielsweise der Grenzübergang Kreuzlingen/Konstanz, in gleichem Masse abgebaut werden. Es bestehe – so hört man aus eingeweihten Kreisen – die Gefahr, dass beispielsweise das Rangierfeld von Konstanz nach Singen verlegt werde, was ein Indiz für diese neue Politik sei.

Ich frage nun den Bundesrat – ich habe ihm diese Frage auch schriftlich unterbreitet –, was daran wahr ist. Welches ist die Politik der SBB und des Bundesrates in dieser Frage? Sollte eine solche Entwicklung tatsächlich zutreffen, versteht es sich, dass sie nicht hingenommen werden könnte. Sie wäre so ziemlich das Gegenteil dessen, was die Ostschweiz wiederholt ausdrücklich gefordert hat, nämlich erstens direkte Personenzugläufe aus dem Raum Stuttgart über Konstanz/Kreuzlingen nach St. Gallen bzw. über St. Margrethen nach Chur, also über die Ostschweizer Spange; zweitens die Förderung des Bahngüterverkehrs, beispielsweise aus dem Raume der Beneluxstaaten, über die Bundesrepublik Deutschland in die Ostschweiz und umgekehrt über dieses Zollamt Kreuzlingen/Konstanz; und drittens den Transitverkehr im Huckepack-Verfahren, auch wiederum über Singen–Konstanz–Romanshorn und von dort über die Bodensee–Toggenburg-Bahn und einen Hirzel- oder Satteltunnel bzw. über Romanshorn–Zürich zum Anschluss an die Gotthardbasislinie.

Herr Bundesrat Ogi, Sie bauen zurzeit quer durch den Thurgau eine neue Nationalstrasse, die N 7, die bis an die Landesgrenze geführt wird; verglichen mit dem heutigen Zustand eine klare, vielleicht auch notwendige Begünstigung des Strassenverkehrs. Herr Bundesrat Stich und die Oberzolldirektion wollen uns mit einer überdimensionierten Zollanlage von 10 Hektaren «beglücken», einem wahren Anziehungspunkt für den internationalen Schwerverkehr, den in unserer Region niemand will und den die sensible und ökologisch noch weitgehend intakte Landschaft auch nicht erträgt. Es wäre da nun das Tüpfchen aufs i, wenn zur gleichen Zeit und parallel zu diesen Erleichterungen für den Strassenverkehr das Angebot der Schiene nicht etwa ausgebaut, sondern ganz im Gegenteil schleichend abgebaut würde.

Ich bitte Sie deshalb, Herr Bundesrat, hier nicht nur Transparenz zu schaffen, sondern diese Frage nach Möglichkeit mit einer Erklärung zu beantworten, die die Ostschweizer Befürchtungen zerstreut und die allerdings noch sehr vagen Ankündigungen und Avancen in der Neat-Botschaft vollauf bestätigt.

Bundesrat Ogi: Einleitend möchte ich zum «Verkehrstag» des 6. Juni 1990 im Ständerat Herrn Präsident Flückiger für seine ausführlichen Äusserungen und den Damen und Herren, die gesprochen haben, für die Unterstützung danken.

Man könnte sagen: Der Arzt suchen wir nach wie vor, und das Medikament für den «Patienten» SBB haben wir noch nicht gefunden. Trotzdem wollen wir die guten Leistungen hervorheben. Wenn ich ein Motto über das Rechnungsjahr 1989 stellen müsste, würde ich sagen: Wo Licht ist, ist auch Schatten.

Die Frage stellt sich: Stehen Licht und Schatten zueinander in einem guten Verhältnis? Die Antwort des Präsidenten: Er glaubt, der Lichtanteil sei grösser. Die Antwort von Herrn Ständerat Affolter: Er hat eine etwas andere Meinung. Daraus ist ersichtlich, wie schwierig es ist, die SBB in den Griff zu bekommen.

Der Bundesrat ist der Meinung, dass das Verhältnis ausgewogen ist und die 1,5 Milliarden Franken Bundesleistungen noch zu verantworten sind. Aber er will mit Ihrer Unterstützung erreichen, dass das Licht vom Schatten nicht zurückgedrängt wird. Das wird nicht einfach sein, und da brauchen wir Ihre Unterstützung.

Im Rahmen der Rechnung und des Berichtes 1989 der SBB möchte ich ganz bewusst zuerst die Mitarbeiter erwähnen. Mit 37 338 Beschäftigten sind es 44 weniger als 1988. Diese

37 338 Mitarbeiter transportierten mehr Personen und mehr Gütertonnen. Bei den Personenkilometern waren es 2,1 Prozent – Herr Ständerat Daniöth hat es gesagt –, doch vor allem ist die Zunahme von 8,8 Prozent bei den Gütertonnenkilometern erfreulich. Das ist nicht selbstverständlich und zeigt, dass es uns gelungen ist, vermehrt Verkehr von der Strasse abzu ziehen und auf die Schiene zu verlegen.

Wenn wir das Angebot, das auch Herr Kommissionspräsident Flückiger erwähnt hat, im Zusammenhang mit den Uebergangslösungen betrachten: Heute sind es etwa 150 000 Lastwagen, die von der Strasse auf die Schiene verlegt werden, 1994 sollen es 470 000 Lastwagen sein; auf der Gotthardachse rund 360 000 Lastwagen und auf dem Lötschberg – sofern die EG die Bedingung des 40-Tonnen-Korridors fallen lässt – 110 000 Lastwagen. Man wartet auf uns, dass wir dieses Angebot zeitgerecht anbieten können, und man erwartet von uns, dass wir die Neat sehr zügig realisieren und hier nicht durch das parlamentarische Verfahren allzu viel Zeit verlieren. Deshalb zähle ich auch auf Sie, dass Sie mithelfen, die Botschaft über die Neat rasch zu behandeln.

Ich möchte in diesem Zusammenhang den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – vor allem denjenigen, die man immer wieder vergisst – bestens danken und ihnen dafür meine Anerkennung und Hochachtung aussprechen. Die SBB haben – wenn Sie es am Leistungsauftrag messen, Herr Ständerat Affolter – den Auftrag 1989 erfüllt.

Sonnenstrahlen kann man also im Güterverkehr erkennen. Ich hoffe, dass es weiter vorwärtsgesht und es uns gelingen wird, am Markt zu bestehen, und dass man international diesbezüglich mit Unterstützung rechnen kann. Der Markt und der Bundesrat warten mit Interesse auf das neue Güterverkehrskonzept «Cargo 2000», das in Vorbereitung ist. Die SBB können diese Lösungen nicht aus dem Ärmel schütteln und mit der linken Hand erledigen; aber wir hoffen, dass wir Sie schon bald definitiv über dieses neue System und die neuen Ideen, die hoffentlich sehr viel bringen, orientieren können. Wir hoffen, noch in diesem Jahr den SBB grünes Licht geben zu können.

Helles Licht fällt drittens auf den Personenverkehr. Er stabilisiert sich auf einem hohen Niveau. Die Personenkilometer stiegen auf über elf Milliarden. Um diese Leistung zu ermöglichen, braucht es sehr viel Aufwand und Einsatz.

Trotz diesen stolzen Zahlen stagniert die durchschnittliche Auslastung der Züge. Das ist ein Problem. Die SBB müssen das bestehende Angebot deshalb noch schmackhafter gestalten. Wo die Nachfrage grösser ist als das Angebot, würde in der Tarifpolitik sicher ein Potential liegen. Bei dieser Rechnung wird uns die Tarifpolitik in nächster Zeit beschäftigen müssen. Die SBB haben entsprechende Pläne. Aber es ist noch zu früh, hierüber Auskunft zu geben. Das Ganze muss noch etwas reifen.

Nun muss ich von der wärmenden Sonne und vom Licht in den kühlen Schatten kommen und auf die schwache Seite hinweisen. Eines möchte ich aber in aller Klarheit festhalten: Herr Ständerat Affolter, Sie haben von einer restlos ehrlichen, klaren, offenen Rechnung gesprochen. Ich muss Ihnen sagen: Aufgrund des Leistungsauftrages, den Sie beschlossen haben, legen die SBB und das Departement eine ehrliche, eine klare, eine offene Rechnung vor. Jedermann kann daraus sehen, dass uns die SBB etwa 1,5 Milliarden Franken kosten.

Ich habe in der Verkehrskommission gesagt, dass diese 1,5 Milliarden Franken 218 Franken pro Kopf der Nation ausmachen. Mit diesen 218 Franken kann ich an der Bahnhofstrasse in Zürich ein paar Schuhe kaufen. In Kandersteg kann ich aber damit zwei Paar Schuhe kaufen. Auch dieser Betrag ist somit relativ. Ich glaube, die Schuhe in Kandersteg sind nicht viel schlechter als die Schuhe an der Bahnhofstrasse in Zürich. Daraus ist ersichtlich, dass man dieses Resultat verschieden interpretieren kann.

Wir müssen uns einmal dazu durchringen, zu erarbeiten, was uns die SBB in Zukunft kosten dürfen. Dürfen sie uns mehr als zwei Paar Schuhe (Kandersteger Preis) kosten, oder sollen sie uns weniger kosten? Wir müssen uns auch fragen, was die Schweiz ohne die SBB wäre? Was hätten wir für eine Situation in diesem Lande? In diesem Zusammenhang müssen wir die

1,5 Milliarden Franken sehen, was tatsächlich sehr viel Geld ist.

Wir müssen diese Fragen im Rahmen der Ablösung des Leistungsauftrages behandeln. Deshalb finde ich es richtig, dass Herr Ständerat Affolter sie anspricht. Aber ich glaube, er sollte auch etwas mehr Licht suchen in diesen Zahlen und versuchen, sie zu interpretieren. Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass wir im regionalen Personenverkehr als Abgeltung 500 Millionen Franken leisten.

Man verlangt von uns immer wieder bessere, schönere Züge – im Glarnerland, aber auch im Rheintal wird dieser Wunsch jetzt erfüllt –, doch auf der anderen Seite ist man nicht bereit, die Rechnung zu akzeptieren. Das macht uns etwas Sorge, und deshalb haben die Fragen, die ich jetzt angesprochen habe, Priorität.

Die grosse Last wird natürlich nicht abnehmen. Wir haben in der Verkehrspolitik klare Schwerpunkte: Da sind einmal «Bahn und Bus 2000». Sie kosten heute schon 7,5 Milliarden Franken, nicht 5,4 Milliarden, wie das Volk beschlossen hat. Ich könnte Ihnen auch sagen, warum sie so viel und wohl noch mehr als 7,5 Milliarden Franken kosten werden. Sie werden mit einer Zusatzbotschaft im Verlaufe des nächsten Jahres bedient werden.

Als zweites Schwergewicht erwähne ich die neue Eisenbahn-Alpentransversale. Wir müssen hier handeln, sonst verlieren wir gegen aussen die Glaubwürdigkeit. Drittens kommt kommt das Nationalstrassennetz. Das Volk hat am 1. April entschieden und will, dass das Nationalstrassennetz fertig erstellt wird; wir führen das aus. Viertens kommt der Agglomerationsverkehr. Ich muss Ihnen gestehen, dass er für mich vierte Priorität hat, weil ich mir Gedanken mache, wie wir das alles bezahlen wollen. Wenn Sie das ganze Paket zusammenrechnen, müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass es etwa ein gesamtes Bundesbudget beanspruchen wird. Aber das nicht heute und morgen, sondern aufgeteilt auf rund dreissig Jahre.

Mit diesen Tatsachen haben wir zu leben, und deshalb müssen wir Prioritäten setzen. Priorität für den öffentlichen Verkehr, meine ich, wäre keine schlechte Priorität.

Der Bundesrat hat letztes Jahr im Hinblick auf die Bundesbelastung dafür gesorgt, dass die Höhe der Investitionen real bei 1,5 Milliarden Franken eingefroren wurde. Der Bundesrat hat aufgrund der guten Rechnung 1989 verlangt, dass 70 Millionen Franken zusätzlich an den Bund zurückbezahlt werden. Das muss ins Protokoll einfließen, damit man sieht, dass die SBB ihren Auftrag gestützt auf den Leistungsauftrag 1987 erfüllt haben. Zugleich konnten die SBB noch 70 Millionen Franken in die Reserve legen und diese auf heute 135 Millionen Franken äufnen. Das ist natürlich sehr wenig im Vergleich zu den PTT, die heute eine Reserve von etwa 2 Milliarden Franken besitzen.

Herr Ständerat Affolter hat bereits gesagt, dass die Bundeslast wiederum um 8 Prozent gestiegen ist, und das bei bester Konjunkturlage. Solches ist natürlich schwierig zu verstehen: Wir haben Hochkonjunktur, aber die SBB kosten uns jedes Jahr mehr Geld. Diese Rechnung geht für viele Leute nicht auf.

Der Bund hat ein Wachstumsziel von 4,5 Prozent bei den Ausgaben. Ich bin mit Herrn Affolter einverstanden: Wir sollten versuchen, auch bei den SBB dieses Wachstumsziel einzuhalten. Das wird aber bei den Grossprojekten, die anstehen, sehr schwierig sein. Wir versuchen jedoch, das bei den SBB durchzusetzen. Das hat nichts mit Misstrauen in die Unternehmensleitung oder in die Mitarbeiter zu tun, sondern mit dem Auftrag, den wir von Ihnen erhalten haben. Der Bundesrat erwartet deshalb die volle Ausschöpfung aller Einsparungsmöglichkeiten.

Nun muss ich Herrn Ständerat Onken etwas zu seiner Anfrage sagen, die sein Kantonskollege Uhlmann bereits in der Kommission formuliert hat. Der Druck, den die Räte mit ihren finanzpolitischen Vorstössen für ein sparsames Verhalten auf den Bund ausüben, hat natürlich auch Auswirkungen auf die SBB. Nun sind wir bei den SBB auf einer Gratwanderung. Wir haben vom Parlament den Auftrag, nach Rationalisierungs massnahmen zu suchen, und zwar überall dort, wo die Vorteile von Einsparungen so gross sind, dass sie allfällige regional- und umweltpolitische Nachteile überwiegen. Darum ist es

konsequent, jede Rationalisierungsmassnahme der SBB zu unterstützen und nicht immer zu bekämpfen.

Bezogen auf die befürchteten Rationalisierungsmassnahmen beim Güterverkehr Bundesrepublik Deutschland/Schweiz kann ich Ihnen aber folgendes sagen: Die SBB wollen mit der Deutschen Bundesbahn die Kosten senken. Ich glaube, es ist auch richtig und wichtig, daher prüfen sie zurzeit, wie sie den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Waldshut und Konstanz rationeller abwickeln können. Vorgesehen ist, die Leistung durch Verkürzung der Beförderungszeiten zu verbessern, die Betriebsabwicklung zu vereinfachen, den administrativen Aufwand zu beschränken und die Administration zu konzentrieren. Somit steht die Konzentration des grenzüberschreitenden Güterverkehrs in Basel nicht zur Diskussion. Das gilt insbesondere für den Grenzübergang in Konstanz. Dort erwarten die SBB im Gegenteil eine stärkere Entwicklung des Verkehrs, besonders für Grenzzüge im Kies- und Oelverkehr. Sie kennen das Problem, ich brauche nicht näher darauf einzugehen.

Ebensowenig ist die tarifarische Schliessung des Grenzüberganges beabsichtigt. Gemäss der Grundstrategie soll aber die Administration SBB/Deutsche Bundesbahn konzentriert werden.

Als Fazit auf Ihre Frage kann ich sagen: Ihre geäusserten Bedenken über die Zentralisierungstendenzen des Verkehrs über Basel sind unbegründet. Ich hoffe, Sie haben verstanden, dass kein schleichender Abbau vorgesehen ist und dass die von Ihnen geforderte Transparenz besteht.

Wir können kaum glaubwürdig politisieren, wenn wir in bezug auf den Güterverkehr auf der einen Seite abbauen und auf der anderen Seite versuchen, international als Testland zu zeigen, dass diese neue Verkehrsphilosophie, nämlich der kombinierte Verkehr – für weite Distanzen die Schiene und für die Feinverteilung die Strasse – funktionieren kann. Ich habe hier bereits mehrmals darüber gesprochen.

Das sind Licht und Schatten der SBB. Für viele gibt es mehr Schatten, für andere vielleicht etwas mehr Licht. Aber bitte, denken Sie nach: Was dürfen uns die SBB kosten, und was wäre ohne SBB? Diese Frage muss im Zusammenhang mit dem neuen Leistungsauftrag einmal abschliessend beantwortet werden.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailliertere Diskussion – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 – 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes

32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

90.438

Postulat Delalay

Investitionspolitik der SBB

**Politique d'investissements
des CFF**

Wortlaut des Postulates vom 20. März 1990

Der jüngste schwere Unfall im Bahnhof von Saxon (VS) ist, so die SBB, auf menschliches Versagen zurückzuführen. Er macht aber auf schmerzliche Weise die mangelnden Sicherheitsvorkehrungen in gewissen Bahnhöfen und die im Vergleich zur Verkehrszunahme schleppende Umstellung auf moderne Anlagen deutlich.

Ich ersuche daher den Bundesrat, von den SBB einen Bericht zu fordern, der spätestens mit dem Voranschlag 1991 vorliegen und folgende Punkte enthalten soll:

1. Die Investitionen der SBB in den letzten zehn Jahren für Anlagen auf offener Strecke, Sicherungsanlagen, Verwaltungsgebäude, Bahnhöfe, das Rollmaterial und die Energieerzeugung, geordnet nach Kreisen und den grossen Verkehrsachsen (Genf–Bern–Zürich–St. Gallen, Vallorbe–Lausanne–Brig–Domodossola, Basel–Olten–Luzern–Chiasso, Lausanne–Neuenburg–Olten, Zürich–Chur).

2. Mittelfristige Investitionspläne, geordnet nach Gegenstand der Ausgaben, nach Kreisen und nach den grossen Verkehrsachsen.

3. Politik zum Ausbau der internationalen Strecke Paris–Mailand durch den Simplon und Programm der in den nächsten fünf Jahren anstehenden Arbeiten.

Texte du postulat du 20 mars 1990

Le récent et grave accident survenu en gare de Saxon (VS) est imputable, selon les CFF, à une erreur humaine. Il met cependant cruellement en évidence le manque de sécurité dans certaines gares et le retard dans l'aménagement d'installations modernes, en rapport avec la densité du trafic.

Je demande en conséquence au Conseil fédéral d'ordonner la présentation, au plus tard avec le budget 1991, d'un rapport par les CFF sur les points suivants:

1. Investissements des CFF durant les dix dernières années en matière d'installations en pleine voie et de sécurité, de bâtiments administratifs, de gares, de matériel roulant et de production d'énergie, selon les arrondissements et selon les grands axes ferroviaires (Genève–Berne–Zurich–St-Gall, Vallorbe–Lausanne–Brigue–Domodossola, Bâle–Olten–Lucerne–Chiasso, Lausanne–Neuchâtel–Olten, Zurich–Coire).

2. Plan d'investissements à moyen terme selon les mêmes critères que ci-dessus, soit la nature des dépenses, les arrondissements et les grands axes ferroviaires.

3. Politique de développement de la ligne internationale Paris–Milan par le Simplon et programme des travaux à réaliser au cours des cinq prochaines années.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Cottier, Ducret, Jaggi, Jelmini, Lauber, Reymond, Roth (7)

M. Delalay: Le postulat que j'ai déposé à la session de printemps porte sur la volonté d'obtenir des CFF, à travers un rapport détaillé à présenter avec le prochain budget, une plus grande transparence dans sa politique d'investissement. Un certain nombre de distorsions sont évidentes en matière d'équipement de notre grande régie de transports publics. Ainsi certaines gares souffrent de retards dans l'aménagement d'installations modernes de sécurité. L'accident survenu cette année à Saxon en est l'illustration, même si, selon les CFF, il est dû à une erreur humaine. La suppression de l'arrêt des trains ou la desservance des gares sur la ligne du Simplon sont d'autres exemples de sous-équipement, tout comme le

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1989

CFF. Gestion et comptes 1989

| | |
|---------------------|--|
| In | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung |
| Dans | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale |
| In | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr | 1990 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | III |
| Volume | |
| Volume | |
| Session | Sommersession |
| Session | Session d'été |
| Sessione | Sessione estiva |
| Rat | Ständerat |
| Conseil | Conseil des Etats |
| Consiglio | Consiglio degli Stati |
| Sitzung | 02 |
| Séance | |
| Seduta | |
| Geschäftsnummer | 90.029 |
| Numéro d'objet | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 06.06.1990 - 08:00 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 286-290 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 20 018 878 |

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.