

Ich komme zum Schluss und fasse zusammen. Der Bundesrat beantragt Ihnen, wie im Ständerat, die beiden Initiativen von Herrn Böhi aus verschiedenen Gründen ohne Gegenvorschlag abzulehnen.

Ich wiederhole die wichtigsten Gründe:

Die Initiativen widersprechen der Idee der verursachergerechten Kostendeckung im Strassenverkehr.

Sie stimmen nicht überein mit den internationalen Bestrebungen bei der Strassenfinanzierung.

Sie widersprechen den Bemühungen, den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Sie kompromittieren die Transitpolitik der Schweiz. Bitte beachten Sie das ganz besonders, und denken Sie daran, was ich zur Idee von Herrn Staatsrat Marty gesagt habe. Sie würden damit unsere Verhandlungsposition gegenüber der EG schwächen, und das würde uns nicht weiterbringen.

Ich bitte Sie, dem Bundesrat zu folgen und die beiden Initiativen abzulehnen.

*Eintreten ist obligatorisch*

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

**A. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zur Abschaffung der Schwerverkehrsabgabe»**

**A. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour la suppression de la taxe sur les poids lourds»**

**Titel und Ingress, Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 2**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit*

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey, Theubet)

.... die Initiative anzunehmen.

**Art. 2**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité*

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey, Theubet)

.... d'accepter l'initiative.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit 110 Stimmen  
Für den Antrag der Minderheit 38 Stimmen

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 116 Stimmen  
Dagegen 35 Stimmen

**B. Bundesbeschluss über die Volksinitiative «zur Abschaffung der Autobahnvignette»**

**B. Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour la suppression de la vignette routière»**

**Titel und Ingress, Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Titre et préambule, art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

**Art. 2**

*Antrag der Kommission*

*Mehrheit*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Minderheit*

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey)

.... die Initiative anzunehmen.

**Art. 2**

*Proposition de la commission*

*Majorité*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Minorité*

(Friderici, Fischer-Seengen, Frey Walter, Giger, Perey)

.... d'accepter l'initiative.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit 114 Stimmen  
Für den Antrag der Minderheit 34 Stimmen

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 105 Stimmen  
Dagegen 32 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

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

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1990  
Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1990

Frau **Diener**, Berichterstatterin: Wir haben heute morgen einen verkehrspolitischen Marathon zu bestreiten und einen breiten Tour d'horizon. Wir haben bereits zu den Strassenverkehrsabgaben gesprochen, jetzt kommt die SBB-Rechnung, und falls die Zeit noch reicht, werden wir noch über die Beiträge für die KTU sprechen.

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat das Geschäft, nämlich Geschäftsbericht und Rechnungen der SBB für 1989, am 15. Mai behandelt und mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass die SBB 1989 ihren unternehmerischen Auftrag dank Rekordergebnissen im Personen- und Güterverkehr erfüllen konnten. Allerdings wird die Rechnung 1989 der SBB den Bund – einschliesslich die Tarifierleichterungen – mit rund 1,46 Milliarden Franken belasten. Ich will auf die Details etwas näher eingehen.

Mit dem Voranschlag 1989 haben Bundesrat und Parlament den SBB das unternehmerische Ziel gesetzt, den Rechnungsausgleich zu erzielen bei einer zum voraus festgelegten Abgeltung für gewirtschaftliche Leistungen von 559 Millio-

nen Franken und der Ausrichtung eines Beitrags zur Deckung der Infrastrukturaufwendungen von 25 Millionen Franken. Die SBB haben 1989 einen Infrastrukturbeitrag von 102 Millionen Franken erwirtschaftet. Dieser Betrag ist um 77 Millionen Franken höher als ursprünglich vorgesehen. Zudem konnten die SBB einen Ertragsüberschuss von 70 Millionen erzielen. Die SBB haben somit ihren unternehmerischen Auftrag erfüllt. Sie konnten im Berichtsjahr gleichzeitig ihre Produktivität steigern. Trotzdem stiegen insbesondere infolge der massiven Zinsbelastung – diese ist letztlich ein Ausdruck der schlechten Finanzgrundlage der SBB – und den hohen Personalkosten die Aufwendungen erneut stärker als die Erträge. Die Ertragskraft sank damit weiter, allerdings weniger als veranschlagt. Folgende Ergebnisse der Rechnung 1989 sind im Vergleich mit 1988 besonders hervorzuheben: Im Reiseverkehr stagnierte die Anzahl der beförderten Personen. Dank Tarifierhöhungen wuchs der Verkehrsertrag jedoch um 6,6 Prozent auf 1,37 Milliarden Franken. Im Güterverkehr nahmen die beförderten Mengen um 5,3 Prozent und in den Erträgen um 5,4 Prozent praktisch im Gleichschritt auf 50,8 Millionen Tonnen zu. Beides sind absolute Höchstwerte. Der Personalaufwand wuchs um rund 5 Prozent. Es ist vielleicht noch bemerkenswert, dass die SBB ihren Rekordumsatz mit einem klaren Personalunterbestand ermöglichten. Der Aufwanddeckungsgrad der Gesamtunternehmung verschlechterte sich jedoch von 84,7 auf 84 Prozent. Die SBB tätigten Investitionen von brutto 1,6 Milliarden Franken. Das sind 8,1 Prozent mehr als 1988.

Ich möchte im Namen der Verkehrskommission dem SBB-Personal für dieses gute Resultat den Dank aussprechen. Wir wissen, dass die Rekorde beim Personen- und Güterverkehr nur dank dem grossen, pflichtbewussten Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB überhaupt erzielt werden konnten. Dieser Dienst für das Gemeinwohl verdient Anerkennung. Die Leistung des Personals ist besonders hervorzuheben, weil die SBB seit Jahren an Personalmangel leiden und der Betrieb einfach nur mit Ueberstunden weitergeführt werden kann.

Die Probleme der SBB im Personalsektor waren denn auch einer der Schwerpunkte der Beratungen in der Kommission. Die SBB veranschlagten für das Jahr 1989 einen Personalbestand von 38 058 Mitarbeitern. Wir erachteten diesen als unabdingbare Voraussetzung für eine reibungslose Leistungserstellung, insbesondere aber für die Sicherstellung des Nachwuchses.

Tatsächlich aber beschäftigten die SBB wegen Rekrutierungsschwierigkeiten im Jahresdurchschnitt nur 37 338 Mitarbeiter. Sie weisen damit einen Unterbestand von rund 720 Personen auf, er vergrösserte sich also um rund 150 Mitarbeiter. Es spricht für den aussergewöhnlichen Arbeitseinsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass trotz des Personal mangels das wiederum gestiegene Angebot bewältigt werden konnte. Die Kommission hält im Lichte dieser Entwicklung – nicht zuletzt zur Entlastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – weitere Rationalisierungsmassnahmen für unumgänglich, wobei diese genau zu prüfen sind. In den Konzepten ist darzulegen, welches die Auswirkungen der allfälligen Massnahmen sind. Es geht ganz klar nicht um Rationalisierungen um jeden Preis oder auf Kosten der Regionen oder der täglich die SBB benützenden Bevölkerung. Besorgniserregend sind für die Kommission sodann die sinkenden Deckungsgrade, vor allem durch die steigende Zinslast. Ich erwähnte bereits am Anfang meines Referates, dass die Finanzgrundlage der SBB an sich schlecht ist und die steigende Zinslast zum gewichtigen Faktor bei der Belastung der SBB-Rechnung wird.

Die Kommission ist der Auffassung, dass diesen bedenklichen Entwicklungen bei der in Vorbereitung stehenden Neuformulierung des Leistungsauftrages der SBB Rechnung zu tragen ist. Das Parlament wird sich bald einmal der Frage stellen müssen, was uns die SBB letztlich überhaupt kosten dürfen.

Schliesslich möchte ich noch festhalten, dass heute im Bereich der langfristigen Verkehrspolitik die Steuerungsmöglichkeiten der Bundesversammlung gemäss geltendem Leistungsauftrag äusserst gering sind, weil das Parlament zu den Investitionsentscheiden der SBB nichts zu sagen hat – mit

Ausnahme von ganz besonderen Vorhaben wie etwa «Bahn 2000» oder Neat. Die mangelnde Einflussmöglichkeit wurde denn auch in der Kommission verschiedentlich als ungenügend kritisiert.

Investitionen in nächster Zeit sind aber für die SBB von ganz besonderer Bedeutung; diesbezüglich ist auch von grossem Gewicht, was der Bundesrat bezüglich Transitkonzept Neat entschieden hat. Der Bundesrat entschied sich für ein Gesamtpaket. Dieses umfasst als Neat-Hauptentscheid die Gotthardlinie und als Zusatzentscheid den Bau eines Lötschberg-Basistunnels, den Ausbau der Simplonlinie sowie die Verbesserung der Zufahrt aus der Ostschweiz zur Gotthardlinie. Dazu kommt die vom Bundesrat beschlossene Verwirklichung eines Huckepack-Doppelkorridors durch die Schweiz über die Berglinie Gotthard und – bei erfolgreichem Abschluss der Verhandlungen mit der EG – Lötschberg mit Fortsetzung auf der Simplon-Südrampe.

Die Uebergangslösung bis zur Inbetriebnahme der Neat soll es ermöglichen, die Kapazität des kombinierten Verkehrs im Transit durch die Schweiz bis 1994 zu verdreifachen. Für die Realisierung des Huckepack-Korridors hat der Bundesrat einen Investitionskredit von rund 1,46 Milliarden Franken bewilligt und den auf die Gotthardlinien fallenden Teil von 1,15 Milliarden Franken ebenfalls freigegeben.

Eine leistungsfähige Neat durch die Schweiz, wie sie der Bundesrat plant, fügt sich auch in das zukünftige europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ein. Die im Ausland geplanten Hochgeschwindigkeitslinien werden bereits vor der Jahrhundertwende unsere Landesgrenzen erreichen. Das schweizerische Schienennetz optimal ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden, ist der erklärte Wille der bundesrätlichen Verkehrspolitik.

Innerschweizerisch von Bedeutung ist schliesslich primär das Konzept «Bahn 2000», auf welches ein wachsender Anteil des Investitionsvolumens entfällt. Es dient aber, besonders mit seinen Neubaustrecken, auch der Einbettung der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

Einen weiteren Problemkreis bezüglich SBB bildete in der Verkehrskommission die Frage, was der steigende Stromverbrauch der SBB letztlich auch politisch bedeutet. Für die Abstimmung im Dezember wurden weitere Unterlagen verlangt. Das war ein ganz kurzer Ueberblick über die Beratungen der Verkehrskommission. Weitere Informationen erhalten Sie aus dem Geschäftsbericht der SBB und auch aus der Botschaft des Bundesrates zum Geschäftsbericht und aus den Rechnungen der SBB für das Jahr 1989.

Ihre Verkehrskommission beantragt einstimmig, Geschäftsbericht und Rechnungen zu genehmigen.

**M. Béguelin**, rapporteur: Résultat réjouissant, voire remarquable, mais inquiétude à court terme déjà: en deux phrases, voilà comment nous pourrions résumer les comptes CFF pour 1989. Le budget des CFF prévoyait pour 1989 l'équilibre des comptes et la fourniture d'une contribution de 25 millions de francs pour les dépenses d'infrastructure. Or, les CFF ont effectivement réalisé une contribution d'infrastructure de 102 millions et un excédent de produit de 70 millions de francs. L'amélioration cumulée par rapport au budget est donc de 147 millions et les réserves additionnées s'élèvent aujourd'hui à 135 millions de francs. Les CFF ont donc rempli leur mandat de gestion. Ils ont également pu améliorer leur productivité. En revanche, notamment à la suite de l'augmentation du taux d'intérêt, les charges ont crû de nouveau de façon plus prononcée que les recettes. C'est la raison de la baisse du taux de couverture, baisse toutefois inférieure aux prévisions.

Par rapport à 1988, il importe de mettre en évidence les résultats suivants: dans le secteur des voyageurs, le nombre de personnes transportées a stagné, mais grâce au relèvement tarifaire, les produits se sont amplifiés de 6,6 pour cent, s'élevant finalement à 1370 millions de francs. Dans le secteur des marchandises, les tonnages acheminés et les produits ont subi pratiquement la même augmentation (5,3 pour cent) pour passer, respectivement, à 50,8 millions de tonnes et à 1243 millions de francs. Ces deux chiffres constituent des re-

cords. Les charges de personnel, bien qu'alourdis de 5 pour cent, sont restées inférieures de 1,3 pour cent au montant prévu au budget. Les CFF ont réalisé en 1989 leur plus grand chiffre d'affaires, malgré leur dotation insuffisante en personnel. Le taux de couverture des charges de l'entreprise, abstraction faite de la contribution d'infrastructure 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. Les CFF ont procédé à des investissements bruts de 1630 millions, soit 8,1 pour cent de plus que l'année précédente.

Les indices de productivité prouvent que les CFF ont amélioré leur potentiel de production. Mais l'entreprise est à la limite de la saturation sur certains axes. Il faut relever, de plus, la situation paradoxale suivante: d'un côté, une entreprise à la limite de sa capacité dans beaucoup de secteurs, et qui doit moderniser, investir en ouvrant beaucoup de chantiers lesquels diminuent évidemment la qualité du service et la régularité de l'horaire. De l'autre côté, en revanche, on attend au contraire des prestations en croissance continue, de qualité à chaque fois meilleure. Jusqu'à l'an 2000, à l'achèvement de RAIL 2000, il sera difficilement possible de maintenir ces deux démarches. Et ce fait, il faut le dire à l'opinion publique, il faut en informer les usagers.

Je développerai maintenant quelques points complémentaires dont la Commission des transports et du trafic s'est préoccupée: tout d'abord, l'évolution financière prévisible à court et moyen terme. En particulier, l'augmentation des charges de la Confédération qui résultera d'un taux d'inflation persistant de 5 pour cent, la nécessité d'améliorer la position des cheminots sur le marché du travail et l'augmentation des charges d'intérêt, constituent de gros soucis. L'actuel mandat de prestations arrive à échéance en 1992. Il s'agira donc de préparer un nouveau mandat. Des avis exprimés au sein de la commission, il ressort que ce nouveau mandat devra promouvoir une plus grande transparence, en particulier entre les comptes d'infrastructure, les comptes de l'entreprise et les charges de la Confédération.

La situation du personnel: l'effectif budgétisé s'élevait à 38 058 agents. En moyenne annuelle, l'insuffisance a été de 720 collaborateurs. La situation s'est donc encore détériorée par la perte de 150 agents par rapport à 1988. Or, pendant la période en cause, plusieurs records ont été battus. De plus, il a fallu réaliser le RER zurichois, commencer RAIL 2000 et débiter la solution transitoire pour le transit. Le personnel compte aujourd'hui 140 000 jours de congé en retard. Cela signifie 560 agents/année et les prestations que l'on va encore confier à l'entreprise vont s'accroître. Donc, la situation sur ce plan-là ne va pas s'améliorer à court terme, malgré tous les efforts entrepris. Nous avons d'un côté un trafic qui explose, de l'autre un effectif qui baisse; l'éventail de l'évolution de ces deux lignes cause un grand souci. C'est vraiment là le noeud du problème dans le secteur des CFF. En outre, les conditions de travail ne cessent de se dégrader. Or, les CFF ont besoin maintenant et plus que jamais d'un personnel motivé. Il s'agira de soutenir cette motivation et de la renforcer au moins par des mesures salariales conséquentes. A relever qu'au sein de la commission, les remerciements à l'égard de l'engagement du personnel ont été aussi vifs que quasi unanimes.

En ce qui concerne l'investissement, le Conseil fédéral a imposé l'année dernière une limitation des investissements ordinaires. La commission s'est inquiétée des conséquences, en particulier sur les dépenses de sécurité. Par exemple, 153 gares présentent des équipements anciens qu'il est nécessaire de moderniser. La Direction générale des CFF, comme M. Ogi, conseiller fédéral, déclarent mettre la sécurité au premier rang des priorités, comme il se doit.

Un autre aspect de la politique des investissements réside dans leur concentration dans la région du grand Zurich. Même si le trafic généré par cette région est important, cette concentration n'est pas saine à long terme.

Quelques mots à propos des mesures de rationalisation dans les régions: la page 16 du message renseigne sur ce point sensible. Les CFF veulent maintenir leur présence en surface, selon l'expression consacrée, en pratiquant une politique d'in-

formation ouverte avec les intéressés. Cette condition est fondamentale et il faut en prendre acte avec satisfaction.

Je me permets de soumettre à votre sagacité une phrase du message, au chiffre 136, premier alinéa: «Il s'agit d'un plus grand pouvoir de codécision du Parlement». Cette demande a été formulée par la Commission des finances du Conseil des Etats. Il faut noter qu'à l'heure actuelle onze organes de contrôle surveillent déjà les CFF. Avec un pouvoir de codécision accru du Parlement, où irions-nous? N'y aurait-il pas confusion de tâches législatives et exécutives? Ces questions trouveront une réponse lors de la préparation du nouveau mandat de prestations.

La fourniture de l'énergie a également beaucoup préoccupé votre commission. Quelques mots à ce sujet. Les CFF ont suffisamment d'énergie jusqu'à l'horizon 2005-2010. Une bonne partie sera de provenance française en hiver, obtenue à des conditions avantageuses. D'autre part, les CFF se donnent les moyens de gérer au mieux l'énergie disponible, si bien que la consommation a tendance à augmenter moins vite que le volume du trafic.

Une question personnelle à propos du courant français: est-il aberrant d'utiliser du courant européen pour assurer cette tâche européenne qui consiste à acheminer 20 millions de tonnes par-dessus les Alpes en attendant de passer à travers? Je vous invite à accepter les comptes CFF pour 1989, comme votre commission l'a décidé à l'unanimité, moins une abstention.

**Frau Stocker:** Natürlich sind Public relations das halbe Leben. Auch die grüne Fraktion ist daran, das langsam zu begreifen. So kommen denn die SBB in ihrem Geschäftsbericht locker und heiter daher und zeigen uns mit einer Vielfalt von Bildern und Grafiken, dass es ihnen gut geht. Es geht ihnen sogar sehr gut. Sie sind grösser, dicker, schneller, attraktiver, europafähiger und natürlich teurer geworden. Und sie bauen und bauen und bauen! Gleisumbau und -erneuerungen, Doppelstrecken, Verbesserungen der Verkaufs- und Publikumsanlagen, Haltestellen, die «Bahn 2000», die Neat, und sie werden noch weiterbauen.

Ich glaube, Herr Bundesrat, ich werde alt: Je mehr Eisenbahn-Bubenträume in der Stube Schweiz auch aufgestellt werden, die Stube wird deswegen einfach nicht grösser. Das ist das Elende an der Schweiz: sie wächst nicht im selben Masse wie die SBB! Was kann man da tun?

Botschaft und Geschäftsbericht der SBB geben darauf keine Antwort. Vielleicht, weil die Frage gar nicht gestellt wurde? Wenn etwas wächst, ist es ja gut. Weiter fragen, das ist ungesund, das könnte krank machen.

Nun komme ich aber aus einer Region, die fragen muss, wie das weitergehe. Dürfen Menschen auch noch irgendwo wohnen, oder sollen sie nur noch reisen? Dürfen Menschen auch noch irgendwo ankommen, oder sollen sie nur noch unterwegs sein? Die Illusion, dass durch die Mobilität auch dem Leben selbst ausgewichen werden kann, ist heute PR-mässig in der Botschaft – in der Message, so sagt man im Fachjargon – gut an- und durchgekommen. Und die grüne Fraktion will das einfach nicht begreifen! Wir gehen immer noch davon aus, Reisen habe ein Ziel, und das heisst dann ankommen. Aber eben, wir sind vielleicht altmodisch – die ganze grüne Fraktion –; wahrscheinlich ein hoffnungsloser Fall, auch für den cleversten PR-Mann.

Drei ungelöste Fragen in diesem Zusammenhang:

1. Wir überwinden in immer kürzerer Zeit immer grössere Distanzen, bringen es aber nicht fertig, dass Menschen – alle Menschen – ihr Ziel mit guter Fahrqualität erreichen. Ich meine Behinderte und Betagte, Frauen und Kinder, die abends oder in den Ferien allein unterwegs sind. Niemand versichert mehr einer alten Frau, dass sie wirklich im richtigen Zug sitzt, der wirklich zu ihren Enkelkindern fährt. Sie weiss nur, dass die Bahn Nänikon-Greifensee ganze dreissig Sekunden anhalten wird. Es reicht dann eben nicht, wenn die «Neue Zürcher Zeitung» zur Eröffnung der S-Bahn schreibt: «Die Peinlichkeit der Situation hätte sich vermeiden lassen, als die Behinderten mit einer Demonstration zeigten, dass sie wieder einmal nicht mitfahren können.» Das ist mehr als eine PR-Panne!

Meine Frage, Herr Bundesrat: Sollen wirklich die Bahnen den Menschen von einem Ort zum anderen bringen, oder ist dieser Leistungsauftrag nicht mehr «in»? Konkret: Wie viele unbegleitete Züge und unbediente Bahnhöfe werden wir beispielsweise 1995 in der Schweiz haben? Ich wünschte mir dazu eine ebenso poppige Grafik wie sonst im Geschäftsbericht.

2. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht, dass die Schweiz ein Korridor ist. Sie muss es sein, Europa will es. Nun stehen aber in diesem Korridor die Alpen im Weg, einfach so, und keine PR-Massnahme kann sie wegrationalisieren. Also durchlöchern wir diese Alpen, und es wird 143 Millionen Kubik Aushub geben.

In der nach PR-Prinzipien aufgemachten Botschaft zur Neat steht: «Verkehrswege sind Lebensadern.» Herr Bundesrat Ogi, ich weiss, dass das in den Lesebüchern um die Jahrhundertwende gestanden hat, also 1890. Aber heute, 1990, ist das vielleicht nicht mehr ganz der richtige Ton. Oder wollen wir das jedem Urner Kind als bundesrätliche Grussadresse auf den Geburtsschein schreiben?

Ich frage Sie, Herr Bundesrat: Gibt es in Ihrem Departement eine Stelle, die irgendeinmal auch über die Grenzen des Wachstums nach- oder vielleicht noch besser vorausdenkt?

3. «Mobilität, der Duft der grossen Freiheit», so heisst der Titel in einer PR-Broschüre der SBB in Zürich. Ich habe andere Sorgen. Wann werden es die SBB schaffen, Toiletten zu konstruieren, die eine ökologische Entsorgung gewährleisten? Dieser Duft der grossen Freiheit wäre auch manchem Bauer lieber, der entlang den SBB-Gleisen seine Felder bestellt, und manche Hausfrau versteht es einfach nicht, warum man – es kommt nicht darauf an, ob mit einem oder zwei «n»! – nicht aufräumt, was man verursacht.

Sie müssen verstehen, wenn die grüne Fraktion diese Hochglanz-Bubenträume, wie sie im Geschäftsbericht daherkommen, mit so ganz alltäglichen Dingen in Zusammenhang bringt. Es ist halt vielleicht doch das Alltägliche, das letztlich zählt, wenn der PR-Schaum sich in kleine Wassertröpfchen aufgelöst hat. Was dann zum Vorschein kommt, ist nicht mehr das glanzvolle Resultat eines SBB-Geschäftsberichtes, sondern ein ziemlich unaufgeräumtes Zimmer, in dem wir eigentlich pädagogisch intervenieren möchten.

Bevor es etwas Neues gibt zu Weihnachten oder irgendwann, wird das Alte zuerst einmal aufgeräumt. Es wäre schön, auch dazu einmal ein PR-Konzept der SBB entwickelt oder noch besser realisiert zu sehen. Die grüne Fraktion würde es Ihnen herzlich danken.

**Zwygart:** Auch ich möchte mit einem Bild einsteigen: Unsere Staatsbahnen möchte ich vergleichen mit einem Waldameisenhaufen. Immerhin haben die SBB 37 000 Angestellte. Ameisen sind emsig daran, auf verschlungenen Wegen ihre Arbeit zu verrichten und diesen Berg und ihren Lebens- und Wegesraum auszufüllen. Genauso ist es bei den SBB. Auf verschlungenen Pfaden wird Riesenarbeit geleistet, und all diesen Arbeiterinnen und Arbeitern auf allen Stufen, von zuoberst bis zuunterst in dieser Pyramide, gehört Dank und Anerkennung.

Noch mehr zurück zum Waldameisenbild: Leider wird diese Idylle getrübt, weil es störende Einflüsse gibt. Dieser Ameisenhaufen ist eben nicht für sich allein irgendwo mitten im Wald, sondern da stehen Gebäude in der Nähe, es gibt die Autostrasse, welche den Lebensraum des Ameisenvolkes massiv einschränkt.

Auch die SBB stehen nicht allein für sich. Die Bahnbetriebe sind nicht idyllisch abgeschieden, sondern stehen in harter Konkurrenz mit anderen Verkehrsträgern, mit der Hektik der modernen Wirtschaft.

So gibt uns die SBB-Rechnung Anlass, etwas vertieft über die Problematik des Verkehrs nachzudenken. Insofern ist es aus der Sicht der LdU/EVP-Fraktion richtig, dass die Verkehrskommission Stellung nimmt. Es wäre verfehlt, wenn man nur die Zahlen ansich und z. B. nur die Stellung der Finanzkommission zur SBB-Rechnung betrachten würde. Denn trotz des Rosaschimmers bei der Rechnung 1989 weiss man, dass es ein Zwischenhoch ist. Die Zahlen belegen zudem: Der Aufwanddeckungsgrad sinkt weiter und ist auf 84 Prozent abgesunken.

Aus einer reinen Finanzfroschperspektive könnte man zum Schluss kommen: Längerfristig gesehen ist das Gebilde unrentabel, man könnte es abschaffen. Aber die Frage bleibt: Würden dann die anfallenden Kosten endlich kleiner? Oder: Gäbe es weniger Verkehr? Aber eben, da sind wir sicher, das wäre bestimmt nicht der Fall, im Gegenteil. Dafür würden Privilegierte noch privilegierter, die Kosten würden in anderer Form anfallen, und der Verkehr müsste trotzdem bezahlt werden, von Privaten und Öffentlichkeit. Die Kosten der Mobilität sind darum immer wieder auch ein Thema für unser Parlament.

Die SBB-Rechnung ist eine zwiespältige Sache. Erfreulich ist, dass mit weniger Angestellten mehr Güter und mehr Reisende befördert wurden. Ja, es profitierte sogar der Bund mit einem erhöhten Infrastrukturbeitrag. Auch die SBB konnten eine kleinere Rücklage in die Reserven machen, welche dringend notwendig ist. Wenn wir diese Reserven betrachten, sind sie ja verschwindend klein gegenüber dem Umsatz. Das ist noch lange kein Polster. Trotz allem öffnet sich die Kosten-Ertrags-Schere weiter. Auch der Bund musste tiefer in die Tasche greifen.

Weil vielerorts die Kapazitätsgrenzen erreicht sind, ist ohne Neuanlagen kein Wachstum mehr möglich. Mit der «Bahn 2000» und der künftigen Neat sind aber auch in dieser Richtung grosse Schritte vorgesehen oder schon in die Wege geleitet. Weil jedoch das Gebirgsland Schweiz mit seiner Kleinkammerung besondere Bedingungen an die Bahnen und die öffentlichen Verkehrsträger stellt, müssen wir das Gesamtnetz im Auge behalten. Die Erschliessung in der Fläche darf auch bei ungünstig werdender Kostenlage nicht vergessen werden. Die Bedienung in der Fläche muss in nächster Zeit in die heutige Finanzlage der SBB und der übrigen Verkehrsträger neu eingepasst werden. Das braucht viele Gespräche. Es ist zu hoffen, dass die nötige Bereitschaft und Offenheit von seiten aller Beteiligten vorhanden ist; denn diese Massnahmen sind von noch grösserer Bedeutung als etwa die bei einem anderen «Kummerbuben» – ich denke an den unbegleiteten Verkehr – des öffentlichen Verkehrs, um der Kosten-Ertrags-Schere auszuweichen. Zur Aufhebung von bedienten Bahnhöfen bestehen Karten, eben nicht auf Glanzpapier, sondern nur schwarz-weiss oder grau-in-grau.

Nebenbei müssen wir uns bewusst sein, dass alle Forderungen wie begleiteter Zugverkehr und Bedienung der Fläche kostenträchtige Bereiche sind. Deswegen ist bald schon wieder mit erhöhten Tarifen zu rechnen. Es tut vielleicht gut zu sehen, dass Verkehr eben nicht gratis ist.

Neben der Bedienung der Fläche gibt es noch andere Sorgenkinder. Es ist der Gütertransport, besonders der Gütertransport des «kleinen Mannes»: Kurzstreckentransport und kleinere Mengen werden für die Bahnen immer uninteressanter. Cargo Domizil hat trotzdem eine erfreuliche Entwicklung mitgemacht. Diese Position muss gehalten werden. Die Erfahrung zeigt, dass einmal aufgegebenen Sparten nicht mehr zurückgewonnen werden können. Da jedoch wegen dem zunehmenden Privatverkehr auch die Strassen immer stärker an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, muss nichts unversucht gelassen werden, um Güter auch über kleinere Strecken mit der Bahn zu transportieren.

Im übrigen sind die internationalen Gütertransporte ein besonderes Konkurrenzfeld. In aller Achtung anerkennen wir, dass es bis heute dem Verkehrsminister gelungen ist, die 40-Tonnen-Lastwagen von der Schweiz fernzuhalten, obschon es Störfeuer gibt, wie neuerdings im Kanton Tessin. Dabei haben die SBB und auch die BLS aktiv mitgeholfen, die anfallenden Güter über die Alpen zu schleppen. Aber dieser Kampf ist noch nicht endgültig ausgefochten.

Verglichen mit anderen Staatsbahnen weisen die SBB die höchsten Personenkilometer pro Bahnkilometer und Einwohner auf, ebenso die höchsten gefahrenen Tonnenkilometer pro Bahnkilometer und Einwohner. Sie erhalten aber gleichzeitig am wenigsten staatliche Zuschüsse. An dieser Tatsache gemessen, kann man der Rechnung und dem Geschäftsbericht zustimmen. Die LdU/EVP-Fraktion möchte es einstimmig tun. Wir sind uns bewusst, dass unsere Staatsbahnen gute Leistungen erbracht haben. Trotzdem, rosigen Bahnzeiten gehen wir nicht entgegen.

**Weber-Schwyz:** Ich darf Ihnen im Auftrage der FDP-Fraktion Genehmigung von Rechnung und Geschäftsbericht der SBB empfehlen. Das Jahr 1989 war ein Jahr der Rekorde bei den Bundesbahnen. Bezüglich Frequenzen haben wir eine grosse Zunahme bei den Gütern und beim Personenverkehr verzeichnen können. Das gleiche ist auch von den Erträgen zu sagen. Wir haben starke Zunahmen beim Personenverkehr, dort aber eher aufgrund der Tarifierhöhungen vom April letzten Jahres, aber auch bei den Gütern. Vor allem ist die grosse Zunahme beim Huckepackverkehr hervorzuheben.

Bei diesen erfreulichen Resultaten ist aber bezüglich der Produktivität festzuhalten, dass die Deckungsgrade leider abgenommen haben, sowohl beim Gesamtaufwand als auch bei den Infrastrukturaufwendungen. Hier ist das Ziel nicht erreicht worden. Es ist natürlich festzustellen, dass wir uns in einer Phase von grossen Vorleistungen befinden. Unser Netz ist im Ausbau begriffen, und diese Vorleistungen und die entsprechenden Erträge sind natürlich nicht sofort zu erwarten.

Wenn ich von Produktivität spreche, dürfen wir auch die enorme Leistung des SBB-Personals hervorheben. Wenn der Personalbestand im Vergleich zum Vorjahr gehalten werden konnte oder wenn man feststellen kann, dass der Personalplafond um durchschnittlich 700 Einheiten unterschritten wurde, so ist das doch Ausdruck einer grossen Leistung, eines grossen Einsatzwillens des Personals.

Der Gegenposten ist auch feststellbar: So und so viele Ueberzeitleistungen konnten nicht kompensiert werden, das Personal hat also noch einige Leistungen zu kompensieren oder darf unter Umständen eine Auszahlung erwarten. Aus diesem Grunde sind 18 Millionen Franken zurückgestellt worden. Das sind Guthaben aus Ueberzeitleistungen, dies quantifiziert eigentlich die grossartige Leistung.

Die SBB sind aber auch bereits an Kapazitätsgrenzen angestossen, vor allem im Personenverkehr. Es ist an sich erfreulich, dass die Hoffnungen, die in die verschiedenen Massnahmen gelegt wurden, sich nun erfüllen, aber leider haben wir auch das Spiegelbild dieses Erfolgs: überfüllte Züge zu bestimmten Zeiten. Da ist vermutlich daran zu denken, dass man sich gelegentlich mit Massnahmen zur Frequenzumleitung befasst. Das wäre möglich mit tarifarischen Massnahmen, indem vielleicht bestimmte Fahrzeiten, z. B. morgens ab 9.00 Uhr bis nachmittags, verbilligt angeboten würden. Ich meine überhaupt, dass Tarifanpassungen immer wieder entsprechend den Marktverhältnissen vorgenommen werden müssen, nicht nur linear, sondern auch punktuell. Bei der Frequenzumleitung würden sich solche Möglichkeiten anbieten. Wir dürfen auch erfreuliche Feststellungen in einem anderen Bereich machen. Es ist immer wieder kritisiert worden, dass die SBB durch Rationalisierungsmassnahmen, zu denen sie gezwungen sind, Leistungsabbau betrieben haben. Ich meine, der Leistungsabbau ist dort verantwortbar, wo die Dienstleistung also solche im ganzen nicht beeinträchtigt wird.

Wenn von der Bedienung in der Fläche die Rede ist, die sich vermehrt noch in Rationalisierungsmassnahmen auswirkt, so muss man sagen, dass letztlich das Bedienungsangebot auf verschiedene Weisen erbracht werden kann. Das heisst nicht, dass jede Station besetzt bleiben muss. Das kann aber heissen, dass in den Zügen besser bedient und betreut wird. Solche Massnahmen scheinen mir wesentlich.

Die SBB haben im letzten Jahr, und das ist meiner Meinung nach auch in der Presse und in den Medien zu wenig gewürdigt worden, eine rechte Pionierleistung erbracht. Sie haben für die Beförderung der Behinderten im öffentlichen Verkehr eine markante Vorleistung erbracht. Sie haben ein Stützpunktkonzept für die Beförderung der Behinderten im öffentlichen Verkehr entwickelt. Hierfür wurde zudem eine Koordinationsstelle unter Leitung eines Sektionschefs eingesetzt.

Diese Leistung verdient es, besonders hervorgehoben zu werden, und zwar insbesondere, weil zu hoffen und zu erwarten ist, dass die übrigen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs sich diesem Beispiel anschliessen. Es nützt natürlich nichts, wenn die SBB vorangehen und die KTU-Unternehmungen nicht folgen. Die Forderung nach einer Beförderungskette ist wesentlich. Der Behinderte und auch die übrigen Bahnfahr-

er, welche am Bahnhof ankommen, müssen sich auch weiterbewegen können, und zwar mit Bus, Tram oder was es braucht. Der Bundesrat sollte bei der Revision des Treibstoffzollgesetzes für den öffentlichen Verkehr und in Richtung dieser Beförderungskette entsprechende Auflagen machen.

Zum Abschluss eine etwas kritische Beleuchtung des Projekts «Bahn 2000». Die Aeusserungen des Bundesrats zur Realisierung des Projekts «Bahn 2000» sind allzu sehr in rosaroten Farben gehalten. Wir stellen jedoch fest, dass dieses Projekt «Bahn 2000» verschiedensten Widerständen ausgesetzt ist. Wir stellen fest, dass Tausende von Einsprachen die Realisierung dieses Projektes verhindern. Die zu erwartenden verschiedenartigen Verzögerungen lassen die Realisierung bis zum Grenztermin 2000 nicht mehr als realistisch erscheinen.

Darum möchte ich den Bundesrat anfragen, wie er dem Postulat der Verkehrskommission Folge leisten will. Die Verkehrskommission hat nämlich in der Dezembersession in dieser Frage ein Postulat eingereicht. Wir fragen den Bundesrat daran, wie er in Zukunft nach den Erfahrungen mit «Bahn 2000» ein Projekt Neat verwirklichen will, wenn sich so viele verfahrensrechtliche Mängel, Probleme und Hindernisse entgegenstellen. Beim Projekt «Bahn 2000» hat man in der Botschaft noch von Kosten von etwa 5,4 Milliarden Franken gesprochen. Bereits heute erwartet man gut 2,5 Milliarden Franken Mehrkosten.

Darf es so sein, dass wir, wenn ein Projekt endlich richtig anläuft, bereits einen doppelten Kostenplafond gegenüber der Botschaft haben? So könnte es vermutlich bei anderen Vorhaben auch sein. Wir wären dankbar zu wissen, bis wann der Bundesrat den entsprechenden Bericht erstattet, den wir im Postulat gefordert haben. Uns scheint das eine wichtige Grundlage für die Beratungen des Neat-Geschäfts zu sein, weil sich dort die gleichen Fragen stellen.

Letztlich ist hervorzuheben, dass wir mit dem Projekt «Bahn 2000» nichts anderes wollen, als die heutigen Inlandbedürfnisse besser zu erfüllen und Transitverkehr – konkreter aus dem kombinierten Verkehr – besser bewältigen zu können. So können wir unsere Strassen von unnötigen Frequenzen entlasten. Wir müssen handeln, bevor wir überrollt werden. Die Gefahr des Ueberrollens ist in Sicht.

Ich bitte Sie um Auskunft zu meinen Frage, und vor allem würde es uns interessieren, ob man sich auch mit Zwischenlösungen auseinandergesetzt hat, so dass man unter Umständen auf bestehenden Achsen den Bahnverkehr beschleunigen könnte. Ich erinnere an den «Perdolino» oder andere technische Möglichkeiten.

Ich danke dem Bundesrat, den SBB und vor allem dem Personal für die erbrachten Leistungen.

**M. Berger:** C'est aussi avec beaucoup de satisfaction que l'UDC prend acte de la gestion et des comptes des CFF, qui nous révèlent que notre grande régie a pu remplir son mandat grâce à des résultats records, tant dans le trafic des personnes que dans celui des marchandises. On nous cite le fait que dans le trafic voyageurs 400 000 personnes supplémentaires ont été transportées, ce qui est remarquable. Cela représente 0,2 pour cent de plus que l'an dernier. Pour les marchandises, le volume s'est accru encore davantage, soit de 5,3 pour cent, et dépasse ainsi pour la première fois les 50 millions de tonnes.

Ces résultats sont très encourageants et nous tenons à remercier tous ceux et toutes celles qui, par leurs efforts, ont contribué à les obtenir. Ils sont le fruit de diverses mesures. La conjoncture économique était certes favorable, mais l'action de promotion et la politique de marketing engagées par nos CFF ont suscité un intérêt certain et renouvelé pour le rail. Une option importante a été prise, elle mérite d'être soulignée et surtout poursuivie.

Le résultat financier est également très favorable. Il présente un excédent de 70 millions de francs. Il faut d'autre part ajouter que la contribution à l'infrastructure inscrite au budget pour un montant de 25,2 millions se situe à 76,8 millions de francs supplémentaires. L'UDC se réjouit de ces résultats ainsi que des produits du trafic voyageurs en augmentation de 6,6 pour cent et de 50,4 pour cent pour les marchandises. Nous cons-



übergeht in die Halbwüste des Regionalverkehrs der französischen Provinz. Wollen wir, dass es auch bei uns dereinst so weit kommt? Ich glaube nicht.

Ohne es zu merken, sind wir damit auch schon mitten in den Niederungen der vorliegenden Botschaft angelangt, dort, wo von der Präsenz in der Fläche die Rede ist. Oder ist da etwa vielmehr die Absenz in der Fläche gemeint? Die Frage ist für uns ja nicht ob, sondern vielmehr wie rationalisiert und optimiert wird. Unseres Erachtens wäre es verfehlt, mit den genannten Limiten von 400 000 Franken Jahreseinnahmen im Personenverkehr und von 20 000 Gütertonnen im Güterverkehr einen groben Raster über das ganze Land zu legen und diese Pläne schematisch und undifferenziert durchzuziehen. Mir ist da etwas zuviel von Fläche und etwas zuwenig von den dort wohnenden Menschen, den Bahnkunden, die Rede. Jedes Unternehmen, das vitale Kundenbedürfnisse übergeht, muss letztlich Schiffbruch erleiden.

Nehmen wir uns doch vielmehr die sogenannten Privatbahnen zum Vorbild. Diese sind oft echte Meister der Optimierung, nicht zuletzt deshalb, weil sie sich mit viel Liebe, Phantasie und Hingabe bemühen, den regionalen Kundenbedürfnissen Rechnung zu tragen. Da sind denn auch immer häufiger recht originelle Lösungen zu finden, wo nicht ausgelastete Stationen mittels Post, Bankschaltern und Verkehrsbüros aufgestockt werden. Gute Optimierung geschieht stets vor Ort, im Gespräch mit den Kunden, mit dem Personal an der Front, mit den betroffenen Gemeinden, Regionen, Kantonen.

So gesehen und flankiert von gezielten Fahrplanverdichtungen sowie von den meist überfälligen technischen Erneuerungen wäre Optimierung sogar eine faszinierende Sache. Die politische Oberleitung hat diesen Optimierungsprozess zu begleiten und sich der Diskussion – wo auch immer und wann auch immer – zu stellen. Wäre da ein sogenannter Delegierter des Bundesrates oder des EVED für den Regionalverkehr vielleicht von Gutem? Er könnte geplante Optimierungsmaßnahmen beurteilen, die regionalwirtschaftliche Rücksichtnahme der Bundesregiebetriebe garantieren und bei Sprachlosigkeit oder Uneinigkeit den nötigen Konsens herbeiführen. Die SP-Fraktion erachtet es jedenfalls als ihre Aufgabe, nebst den anstehenden Grossprojekten auch die Entwicklung im Sektor Regionalverkehr aufmerksam zu verfolgen und – wo nötig – die Interessen der Bahnkunden und des Personals nachhaltig wahrzunehmen.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der SP-Fraktion, der Rechnung und dem Geschäftsbericht 1989 der SBB zuzustimmen.

**M. Theubet:** Chacun s'accorde à reconnaître que les comptes des CFF pour 1989 ont été très bons et que ce résultat réjouissant témoigne du fait que l'entreprise a su exploiter avantageusement son potentiel de production. Mais ce constat est tout aussi unanimement accompagné de réserve, voire d'une inquiétude plus ou moins profonde en ce qui concerne la charge pesant sur la Confédération.

Le groupe démocrate-chrétien partage bien évidemment les appréciations positives émises par la Commission des transports et du trafic à ce sujet. Nous tenons tout d'abord à saluer la manière constructive avec laquelle le chef du département, M. Ogi, et le président de la Direction générale des CFF, M. Eisenring, ont présenté ce rapport à la commission. Le groupe démocrate-chrétien se réjouit particulièrement du fait que les CFF ont pu remplir la mission qui leur avait été confiée par le mandat de prestations, grâce à des résultats records, tant dans le trafic des personnes que dans celui des marchandises. Nous joignons notre voix aux propos empreints de gratitude déjà exprimés à l'adresse de l'ensemble du personnel des CFF qui a fourni un effort remarquable pour tenir ses engagements.

Constatant que les comptes accusent un excédent de recettes de 70 millions mais grèvent les finances fédérales de près de 1,5 milliard, certains collègues ont été d'avis qu'il ne faudrait pas attribuer cet excédent à la réserve destinée à compenser d'éventuels déficits, mais qu'il conviendrait d'augmenter de 70 millions la contribution d'infrastructure des CFF, ce qui diminuerait d'autant celle de la Confédération.

Nous ne pouvons partager ce point de vue, même si de nouvelles améliorations de recettes sont en vue. En effet, en dépit de la hausse des indices de productivité, les deux paramètres les plus importants ont accusé un recul. Le taux de couverture des coûts globaux s'est sensiblement détérioré et celui des coûts d'infrastructure a diminué de près d'un tiers. Même si l'accroissement des charges s'explique en partie par l'augmentation des taux d'intérêts, nous ne devons pas considérer cette évolution comme fatale.

Avec le Conseil fédéral, nous estimons qu'il convient de limiter l'accroissement des charges pesant sur la Confédération, c'est-à-dire imposées aux contribuables. A cet égard, il est indispensable de mettre systématiquement en oeuvre des mesures de rationalisation. Parmi celles-ci, le projet appelé bizarrement «Présence des CFF en surface» a suscité quelques interrogations. Le dernier numéro du *Bulletin d'information* édité par les CFF apporte d'utiles précisions à ce sujet. Nous espérons être régulièrement tenus au courant de l'avancement de ce projet, notamment de l'évaluation des solutions de rechange pour le maintien des stations.

Dans le domaine du personnel, l'augmentation constante des charges occasionnera de nouveaux problèmes aux CFF. A cela s'ajoute le fait que les demandes de retraite anticipée, supérieures aux prévisions, aggravent encore les difficultés dues au recrutement.

Les autres recommandations adressées par le Conseil fédéral aux CFF méritent notre soutien, avec quelques nuances toutefois. Bien que le relèvement tarifaire du 1er avril 1989 n'ait pas eu apparemment de répercussion sur la fréquentation en trafic voyageurs, nous pensons que les futures adaptations de tarif doivent s'en tenir strictement au renchérissement et qu'une différenciation des prix en fonction de la qualité de l'offre et de l'utilisation doit être opérée avec une certaine prudence.

S'agissant du plafonnement des investissements, il ne peut être maintenu que s'il est utilisé à bon escient. Ainsi, nous ne pourrions l'approuver s'il venait à menacer la sécurité, laquelle doit demeurer prioritaire. Nous admettrions difficilement que les goulots d'étranglement qui se produisent dans le trafic de transit soient supprimés en partie au détriment du trafic régional, même très déficitaire. Toute proposition dans ce sens devrait faire l'objet d'une appréciation préalable de la Commission des transports et du trafic. Nous souhaitons enfin que CARGO 2000, qui est l'élément de base de la stratégie en matière d'offre, soit approuvé cette année encore par le Conseil fédéral.

Les points évoqués devront être pris en considération dans l'examen du nouveau mandat de prestations. A ce propos, nous avons appris avec satisfaction que les travaux préliminaires en vue d'une redéfinition de ce mandat venaient d'être entamés. Reste à espérer que le système comptable et le mode d'indemnisation en découlant puissent être simplifiés de manière à atteindre une plus grande transparence et surtout à mieux concilier la liberté de gestion des CFF et le pouvoir de décision du Parlement.

En attendant des améliorations toujours possibles, le groupe démocrate-chrétien reconnaît à leur juste valeur les prestations de notre grande régie et il approuvera par conséquent les comptes et le rapport de gestion des CFF pour l'année écoulée.

**M. Kohler:** J'ai deux questions à poser. La première se rapporte à RAIL 2000. Le chapitre du Rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux consacré à RAIL 2000 donne un certain nombre de renseignements fragmentaires et ponctuels sur l'avancement des travaux et les difficultés rencontrées dans le canton de Bâle-campagne et dans la Haute-Argovie notamment. Le seul élément qui permette une vision globale de l'opération RAIL 2000 se rapporte à l'évaluation des coûts. On nous informe qu'à partir d'un crédit d'engagement de 5,4 milliards de francs il faudra compter avec un dépassement de 2,1 milliards de francs, soit 1,1 milliard en raison des modifications apportées et 1 milliard en raison du renchérissement.

Je tiens à rappeler que le peuple suisse, en 1987, a approuvé RAIL 2000 parce qu'il s'agit d'un projet qui revalorise l'ensemble du réseau des CFF et non pas un seul de ses axes. Le peu-

ple suisse a dit oui à un projet qui fait bénéficier toutes les régions du pays d'offres de transport améliorées et de prestations plus étendues. C'est pourquoi il me paraît important que les Chemins de fer fédéraux rendent compte globalement de l'exécution de ce mandat, qu'ils nous montrent qu'ils ne concentrent pas d'abord l'essentiel de leurs moyens à la réalisation des nouveaux tronçons sur le plateau, mais qu'ils accordent le même degré d'urgence à l'amélioration des lignes existantes.

Pour que le peuple suisse puisse accompagner et contrôler l'exécution de ce mandat, notre conseil a adopté, il y a plus de deux ans, un postulat par lequel il invite le Conseil fédéral à charger les Chemins de fer fédéraux d'élaborer jusqu'à fin 1988 un programme de construction à long terme, analogue à celui des routes nationales, qui fixe les étapes de réalisation des projets de construction de RAIL 2000, en y traitant séparément la construction des nouveaux tronçons, l'amélioration des lignes existantes et l'amélioration de l'infrastructure des gares, et de rendre ce programme public. A en juger par le Rapport de gestion de 1989, ce programme de construction à long terme n'existe pas.

Le Conseil fédéral et M. Ogi, conseiller fédéral, plus particulièrement, peuvent-ils nous dire s'ils estiment que ce programme est superflu; sinon, pourquoi n'a-t-il pas encore été élaboré et rendu public, et pour quelle date peut-on escompter sa parution?

Ma deuxième question se rapporte à la promotion par les Chemins de fer fédéraux du transport régional des voyageurs par le rail. Vous savez, Monsieur le Conseiller fédéral, car je suis déjà intervenu à ce sujet lors de la discussion du Rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux en juin 1988, que la commune de Studen souhaite que les Chemins de fer fédéraux aménagent une halte sur son territoire. Elle a fait élaborer un avant-projet et a adressé une demande à la Direction générale des Chemins de fer fédéraux. Depuis deux ans, les discussions restent bloquées parce que l'on ne parvient pas à définir clairement ce que doit être la juste participation aux frais par des tiers, selon l'article 3, alinéa 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux. Les directives des Chemins de fer fédéraux en cette matière sont, paraît-il, en cours de révision, mais il me semble que cela dure depuis trop longtemps. Puis-je vous demander, Monsieur le Conseiller fédéral, de veiller à ce que ces nouvelles directives soient plus favorables que les précédentes pour les communes qui entendent promouvoir le trafic public, mais aussi de faire en sorte que les Chemins de fer fédéraux reprennent contact avec la commune de Studen, comme ils l'ont promis depuis deux ans, avec des propositions qui soient financièrement moins exorbitantes que les premières qu'ils ont faites.

**Reichling:** Die Schweizerischen Bundesbahnen haben für die nächsten Jahre und Jahrzehnte sehr anspruchsvolle Projekte in Angriff genommen. Das sind Projekte, die ich in jeder Form unterstütze; denn ich bin ein sehr häufiger Benutzer der SBB. Ich gestatte mir aber in diesem Zusammenhang, drei Bemerkungen zu machen, weil ich die Auffassung habe, dass im Management der SBB noch einiges geschehen muss, wenn diese Projekte erfolgreich zum Abschluss gebracht werden sollen. Es sind drei Beispiele, die willkürlich herausgegriffen sind.

Als unsere rechtsufrige Zürichseelinie vor Jahren auf Schnellbahn umgestellt wurde – Doppelspur mit neuem Wagenmaterial –, stellte man bei der Inbetriebnahme auf neuem Geleiskörper, mit neuer Oberleitung, mit neuem Wagenmaterial fest, dass die Oberleitung zu schwach dimensioniert war, um die Zugleistung zu erbringen. Die Fahrleitung schmolz, man musste stärkere Drähte montieren, und weil diese schwerer waren, waren neue Joche auf der soeben neuerstellten Strecke Zürich–Rapperswil nötig. Nun, das war eine Panne.

Vor kurzem ist nun die Zürcher Schnellbahn eingeweiht worden. Weil wiederum auf unserer Strecke die Perronlängen beschränkt sind – man kann sie nicht mehr verlängern –, hat man Doppelstockwagen beschafft, um die höhere Frequenz auf diesen kurzen Perrons bewältigen zu können. Während Monaten ist man mit diesen Zügen auf der Strecke gefahren. Eine

Woche vor Inbetriebnahme hat man die neuen Lokomotiven unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung auf die Namen von Zürichseegemeinden getauft.

Zwei Tage vor Inbetriebnahme der Schnellbahn auf unserer Strecke wurde der verblüfften Bevölkerung mitgeteilt, dass die Doppelstock-Triebwagen, extra für das rechte Seeufer beschafft, nicht eingesetzt werden können, weil sie die nötige Fahrleistung nicht erbringen, d. h. den Fahrplan nicht einhalten können. Die Lokomotiven mit den schönen Namen Stäfa und Erlenbach laufen jetzt im Zürcher Oberland, wo man offenbar mehr Zeit hat und weniger schnell fahren muss, vor allem an den Endstationen mehr Zeit hat, um die Rückstände aufzuholen.

Also zweimal auf der gleichen Strecke technische Pannen von beträchtlichem Ausmass! Für mich ist es eigentlich etwas Unerkennliches, dass so etwas nach einer so langen Planung auf einem Gebiet wie der Eisenbahn, die das Jahrhundertjubiläum längst hinter sich hat, noch geschehen kann.

Im letzten Herbst musste ich mein Generalabonnement erneuern und habe die erfreuliche Feststellung gemacht, dass ich nun, weil ich das 65. Altersjahr überschritten habe, das Generalabonnement 1. Klasse um 1100 Franken billiger erhalte als früher, obwohl die SBB gewaltige Mehrleistungen anbieten, gerade in unserem Gebiet, und obschon das Abonnement seit Neujahr in praktisch allen Städten der Schweiz für den Kommunalverkehr Gültigkeit hat. Also eine gewaltige Mehrleistung und gleichzeitig eine Subvention von 1100 Franken.

Im Rat und auch in meiner beruflichen Tätigkeit beziehe ich die gleichen Billettentschädigungen wie vorher; ich werde in diesem Jahr ein sehr gutes Geschäft machen, aber ich verstehe das nicht. Wer beruflich nach dem 65. Altersjahr noch mit dem Erstklassabonnement fährt, kann den vollen Preis bezahlen, denn er erhält in der Regel eine Entschädigung oder verrechnet ihn weiter. Wenn ich aber für meine Seniorenauflüge das Erstklassabonnement nicht mehr bezahlen kann, dann würde ich es absolut nicht als sozial betrachten, wenn ich in die 2. Klasse umsteigen würde. Wenn wir jetzt 1,5 Milliarden Franken öffentliche Mittel in die SBB stecken, sollte doch im Marketing auch besser optimiert werden. Es gibt doch keinen Grund, warum man Erstklassreisenden über 65 Jahren Extraverbilligungen im Ausmass von über einem Drittel des früheren Betrages leisten muss. Ich ärgere mich als Steuerzahler, wenn ich für ein solch schlechtes Management im Marketingbereich Steuern bezahlen muss.

Es geht im Management und im Marketing nicht nur darum, die Frequenz zu steigern, sondern es geht auch um eine angemessene Kostendeckung, und gerade an dieser scheint es nun mit dieser Rechnung wieder zu hapern.

Ich bitte Herrn Bundesrat Ogi, den SBB mitzuteilen, sie sollen keine solchen Scherze weiterführen.

**Scherrer:** Mir fällt immer wieder auf, dass im Jahresabschluss der SBB zuerst mit Passagierzahlen und Tonnenkilometern argumentiert wird, auf deren enorme Zunahmen hingewiesen wird, die finanziellen Aspekte aber eher verschämt am Schluss erscheinen. Es kommt mir so vor, wie wenn ein Privatunternehmen zum Beispiel seinen Jahresabschluss in verkauften Tonnen Stahl präsentieren würde, ohne auf die Verlustrechnung des Betriebes einzugehen. Wir dürfen uns nicht täuschen lassen. Der Gesamtertrag der Bundesbahnen wird zunehmend schlechter. Die Bundesbeiträge unter den verschiedenen Titeln steigen weiter.

Dabei werden die Leistungen des Personals der SBB durchwegs anerkannt. Deren Fehler ist es nicht, dass sich der öffentliche Verkehr finanziell in ein Desaster bewegt. Wir haben heute morgen über die Strassenabgaben gesprochen. Praktisch niemand hat verfehlt zu erwähnen, dass der Verkehr seine Kosten decken muss. Gut und recht, aber wieso muss der öffentliche Verkehr, bzw. der Benutzer des öffentlichen Verkehrs, seine Kosten nicht decken?

Da liegt das Problem des öffentlichen Verkehrs. Wer heute nicht nur die SBB, sondern auch die anderen öffentlichen Verkehrsmittel benutzt, bezahlt keinen marktgerechten Preis mehr. Also kann gar keine einigermaßen vernünftige Kostendeckung resultieren. Ich erinnere Sie dann in einem Jahr

daran, wenn wir in diesem Rat über das Halbtaxabonnement sprechen werden, was ich heute gesagt habe. Je billiger der öffentliche Verkehr angeboten wird, um so grösser werden zwar die Frequenzen, aber um so grösser werden auch die Defizite.

Herr Bundesrat Ogi hat zwar im Ständerat gesagt, das Defizit des öffentlichen Verkehrs entspreche statistisch auf das ganze Volk verteilt dem Preis eines guten Paares Schuhe. Aber das ist der Preis bezogen auf eine Person. Ich möchte daran erinnern, dass wir in der Schweiz z. B. vierköpfige Familien haben, die nicht über ein allzu grosses Einkommen verfügen, und da macht es dann eben auf die Familie bezogen gegen 1000 Franken aus, die der Fiskus dieser Familie zur Deckung des Defizits des öffentlichen Verkehrs, der SBB, abknöpft. Regionale und lokale Verkehrsbetriebe sind da noch nicht inbegriffen. Ich sehe auch keine soziale Gerechtigkeit in der Tatsache, wenn eine solche vierköpfige Familie, die abseits in einer sogenannten Randregion wohnt, über die Steuerbeträge dem Benutzer des öffentlichen Verkehrs seine Fahrkarte mitfinanzieren muss. Da hört für mich der Spass auf.

Ich möchte den Bundesrat noch fragen, wie er die Finanzierung von «Bahn 2000» zu bewerkstelligen gedenkt. Ueber die Neat hat er sich bereits ausgesprochen. Die Defizite des öffentlichen Verkehrs, speziell der SBB, steigen weiter. Herr Bundesrat, woher nehmen Sie das Geld, um die «Bahn 2000» zu finanzieren, die ja heute schon gegen 10 Milliarden kostet und, bis sie fertiggestellt ist, wahrscheinlich – wie wir es vorausgesagt haben – zwischen 15 und 20 Milliarden verschlingen wird?

**Giger:** Die SBB haben eine Leistungssteigerung zu verzeichnen. Mit weniger Personal, was einer Kostensenkung gleichkommt, wurden mehr Personen und Güter transportiert. Dies bedeutet bei einer Grob betrachtet ein erfreuliches Resultat. Diese Feststellung ist jedoch mit Vorsicht aufzunehmen, das heisst, sie ist zu relativieren.

Ich stelle fest, dass die Anlagen der SBB gegenüber früher bedeutend schlechter unterhalten werden. Dies betrifft nicht nur die Sicherheitseinrichtungen, sondern vor allem den Gebäudeunterhalt auf unseren Stationen und die Ordnung auf den Bahntrassees. Dieser Zustand dürfte die Folge des Personalmangels und der Kosteneinsparungen sein. Mir fällt auf, dass Bahnstationen, welche nicht direkt bedient werden, praktisch kaum mehr unterhalten werden. Um den Unterhaltskosten zu entgehen, werden beispielsweise Schuppen abgebrochen und Toiletten einfach geschlossen. Ich habe den Eindruck, dass wir bei den SBB im Moment etwas von der Substanz leben. Ich würde Herrn Bundesrat Ogi gern mit zu einem Augenschein auf unsere Bahnhöfe nehmen.

Auf den Bahntrassees können wir in wenigen Jahren, wenn die Verkräutung so weitergeht, die Kühe weiden lassen. Ich bin mir bewusst, dass dieses Grün auf den Bahngeleisen die Folge der Eindämmung von Unkrautvertilgern ist. Bisher war ich immer stolz auf unsere Bundesbahnen, und zwar weil mich die Perfektion und der gute Unterhalt der Anlagen, aber auch das saubere und intakte Rollmaterial gerade im Vergleich mit ausländischen Bahnen immer wieder beeindruckt haben.

Ich möchte den Bundesrat ganz einfach bitten, bei den SBB dahin zu wirken, dass das bisher gute Erscheinungsbild unserer SBB beibehalten werden kann. Es ist meiner Ansicht nach eine Voraussetzung für das Vertrauen der Kunden – inklusive jener, welche wir für die Bahn gewinnen möchten – in unser öffentliches Transportsystem.

Auf Seite 19 des SBB-Berichtes ist nachzulesen, dass im vergangenen Geschäftsjahr 2100 Extra- und Entlastungszüge weniger geführt wurden als im Vorjahr. Das sind rund 19 Prozent weniger. Als Grund wird Personalmangel respektive Mangel an Lokomotivführern angegeben. Hier kann doch einfach etwas in der Bewirtschaftung unserer Bahninfrastruktur nicht mehr stimmen. Ein Privatunternehmen würde sofort über die Bücher gehen und für Abhilfe sorgen. Mit diesem Ausfall entgehen den SBB doch beträchtliche Einnahmen, welche mit der vorhandenen Infrastruktur erarbeitet werden könnten.

Tagtäglich können wir vom Ausbau des Huckepackverkehrs lesen. Mit laufend erweiterten Verladeangeboten versuchen wir dem Ausland Eindruck zu machen, um damit dem Druck

nach einem 40-Tonnen-Strassenkorridor zu begegnen. Bis zum Jahre 1994 investieren wir in den kombinierten Verkehr rund 1,5 Milliarden Franken, um damit die Kapazität auf diesem Transportsystem zu verdreifachen.

Ich frage den Bundesrat, wie dieses erweiterte Huckepackangebot überhaupt genutzt werden kann, wenn wir heute schon über zu wenig Betriebspersonal verfügen. Ich vertrete die Ansicht, dass sich solch hohe Investitionen nur rechtfertigen, wenn auch die personellen Probleme gelöst sind. Andernfalls erweist sich das Huckepackversprechen gegenüber dem Ausland als sehr teurer Papiertiger.

Ich möchte vom Bundesrat erfahren, wie er die personellen Fragen bei den SBB in Zukunft zu lösen gedenkt. Es würde mich auch interessieren, was der Bundesrat unternimmt, um das ehemals gute Erscheinungsbild der SBB wiederherzustellen.

**Büttiker:** Ich spreche zum Kapitel «Liegenschaften und kommerzielle Nutzung» des SBB-Geschäftsberichts. Bei der Bewirtschaftung der eigenen Immobilien entwickeln die SBB eindeutig zu wenig unternehmerisches Engagement.

«Selbst die lobenswerten Initiativen privater Kreise zur modernen Nutzung von Geleiseflächen und Bahnhofarealen werden von den SBB nur passiv unterstützt.» Diese Aussage stammt nicht von mir, sondern ist ein Zitat aus einer SBB-Kreisdirektionsetage. Von einer Promotionstätigkeit, wie das im SBB-Geschäftsbericht steht, kann hier keine Rede sein. Personalmangel und Personalüberlastung durch Neat und «Bahn 2000» können und dürfen hier nicht immer als billige Entschuldigung gelten. Auch schöne Leitfäden wie «Planen mit den SBB» bleiben wertlose Ladenhüter, wenn die SBB als Grundeigentümer in der Praxis in der Zusammenarbeit mit Privatinitiativen nicht aktivere Unterstützung leisten. Dabei ist es dringend nötig, dass die SBB bei der Vergabe von Planungs- und Baurechten sowie bei eigenen Beteiligungen an privaten Initiativgesellschaften viel grosszügiger und vor allem kooperativer operieren.

Gefragt ist eine sichtbare Vorwärtsstrategie. So muss z. B. auch im Interesse der SBB möglichst bald etwas mit dem zweitwichtigsten Umsteigebahnhof der Schweiz geschehen. Herr Bundesrat Ogi, ich fordere Sie auf, uns endlich zu sagen, was mit dem Bahnhof Olten geschehen soll. Machen Sie mit diesem Bahnhof etwas? Sie werden unsere Unterstützung haben. Machen Sie vor allem etwas, was dem Stellenwert dieses Bahnhofs gerecht wird. Unsere Bahnhöfe müssen nämlich vor allem mit aktiver Unterstützung seitens der SBB zu modernen Dienstleistungszentren ausgebaut werden. Deshalb bitte ich den Bundesrat – vor allem im Interesse der Bahnkunden und letztlich des öffentlichen Verkehrs –, rasch dafür zu sorgen, dass bei den SBB ein Umdenken einsetzt: Man muss in der Praxis von der passiven zur aktiven Unterstützung übergehen.

**Müller-Meien:** Der gute Rechnungsabschluss der SBB 1989 ist einmal der Leistung des Unternehmens und seiner Mitarbeiter, dann aber auch der anhaltenden Hochkonjunktur und der Arbeitsmarktlage zuzuschreiben, und zwar der Arbeitsmarktlage, weil nicht alle zur Verfügung stehenden Stellen besetzt werden konnten, was andererseits natürlich auch eine Mehrbelastung des Personals mit sich brachte, dem unser Dank gebührt. Das heisst aber auch, dass künftig der Ertragsseite im Personal- und im Gütersektor grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Die Leistungen des Bundes an die SBB haben unvermindert steigende Tendenz – auch in den künftigen Jahren. Sie beliefen sich 1989 auf 1465 Millionen Franken.

In diesem Zusammenhang muss ein Wort zur Infrastudie über die Wirksamkeit der Tarifverbilligungsmassnahmen gesagt werden. Die Ergebnisse sind bei genauer Betrachtung nicht sehr ermutigend im Hinblick auf eine Aenderung des Modalsplit. Das Halbtaxabonnement ist zwar unzweifelhaft sehr populär geworden. Aber das Halbtaxabonnement und die weiteren Massnahmen hatten doch in erster Linie eine Umlagerung der Benutzer zu den neuen, billigeren Tarifen und nur in geringem Mass ein Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen

Verkehr zur Folge. Die verkehrspolitische, aber auch die umweltpolitische Wirksamkeit dieser Tarifmassnahmen ist also recht fragwürdig, auch wenn man dies in der Studie etwas zu verstecken suchte.

Noch zwei Bemerkungen zum Leistungsauftrag 1987 und zur Konzentration der Investitionen im Raume Zürich: Der Leistungsauftrag 1987 ist besser als sein Ruf. Er verpflichtet die SBB zu einer recht klaren Offenlegung der Zahlen, die vielleicht für das Publikum noch etwas vereinfacht werden könnte. Er scheint allerdings zwei Schwachstellen zu haben. Einmal hat es sich als unmöglich erwiesen, den Leistungsbeitrag der SBB auf drei Jahre hinaus festzulegen, denn die Änderungen in der Konjunktur folgen sich zu rasch. Zweitens ist es auch nicht möglich, den vom Parlament festzulegenden Infrastrukturbeitrag gewissermassen als «Minimum» zu deklarieren; dafür fehlen im Gesetz die Voraussetzungen. In dieser Richtung müssten also bei einer Gesetzesrevision Überarbeitungen erfolgen.

Es ist richtig, dass die S-Bahn Zürich nur dank einer vorübergehenden Konzentration der SBB-Investitionen im Kreis 3 auf den Raum Zürich erfolgen konnte. Ich hoffe, dass die Ostschweiz in den nächsten Jahren kompensieren kann. Nicht vergessen werden darf immerhin, dass der Kanton Zürich nicht weniger als 80 Prozent der S-Bahn-Bauleistungen aus eigenen Steuergeldern bezahlte. Nur die Zusammenarbeit zwischen SBB und Kanton Zürich hat das gewaltige Bauvorhaben ermöglicht. Die Zürcher Stimmberechtigten mussten – nach zwei negativen Abstimmungen – recht mühsam davon überzeugt werden, dass sie selbst tief in den Sack zu langen hatten.

Angesichts der im ganzen doch eher prekären Finanzlage müssen die SBB die Kunden – und die Einnahmen – dort holen, wo sie zu holen sind. Die Agglomeration Zürich liefert immerhin ungefähr einen Viertel der Einnahmen der SBB. Daran darf wohl in aller Bescheidenheit auch einmal erinnert werden, vor allem wenn man sich andererseits entschieden für das flächendeckende Konzept «Bahn 2000» eingesetzt hat.

**Pini:** Permettetemi di chiudere questo dibattito a titolo personale rilevando alcune considerazioni che non sono una novità (avevo già avuto modo l'anno scorso di rilevarle) e che riguardano in modo particolare la politica delle tariffe del traffico viaggiatori e merci delle nostre ferrovie.

Il primo aprile 1989 le ferrovie giustificavano, e noi giustificavamo – opposizioni politiche non ce ne sono state per capovolgere la situazione –, l'aumento delle tariffe. Abbiamo, forse per la prima volta dopo diversi anni, un risultato positivo, «un résultat réjouissant», del bilancio delle nostre ferrovie.

Questi 70 milioni sono l'indicazione, almeno così io la voglio leggere, di un aumento considerevole delle prestazioni di servizio per il trasporto dei viaggiatori da una parte, e la ricerca ancora più marcata dell'utilizzo della ferrovia per il trasporto delle merci.

Non vorrei che alla vista e alla lettura di questo risultato positivo dei 70 milioni noi avessimo a vivere fra poco un nuovo primo aprile 1989. Mi spiego: non vorrei che si ricercasse a «tout prix» il consolidamento della situazione di bilancio delle ferrovie, vuoi il suo miglioramento, attraverso un nuovo aumento delle tariffe.

Come ho detto alcuni giorni or sono dibattendo il bilancio dell'altra regia federale, quella delle poste, l'obiettivo deve rimanere (per le nostre regie federali d'interesse pubblico), il raggiungimento della qualità del servizio.

Non dico a qualsiasi prezzo, ma dico che questa qualità del servizio può anche comportare un margine tollerabile, ragionevole di deficit. Noi dobbiamo invogliare la gente a utilizzare il trasporto pubblico, lo dobbiamo fare per un problema (che è legato all'ambiente!) di qualità di vita, nel quadro della politica dei trasporti svizzeri in un territorio che non è ampio, e lo dobbiamo fare anche per la sicurezza fisica del trasporto della gente.

Troppi sono gli incidenti mortali e i feriti sulle nostre strade. La ferrovia non è dunque unicamente un mezzo per razionalizzare l'intensità del traffico sul nostro territorio. E' anche un mezzo, a mio modo di vedere, se utilizzato in maniera ancora

più accentuata, di poter porre meglio nella sicurezza del trasporto la vita della nostra gente.

On. sig. Consigliere federale, io voglio concludere con un'osservazione.

Avevo proposto (e non è una proposta nuova!) per le poste, di promuovere da parte della Svizzera l'accelerazione dello spazio europeo delle telecomunicazioni. In una parola, avevo detto alcuni giorni or sono che le nostre regie federali di servizio pubblico, connesse con quelle dell'Europa che ci circonda, connesse con l'interdipendenza dei servizi pubblici degli Stati che ci circondano, devono perseguire l'obiettivo di una politica comune europea anche dei trasporti.

Non possiamo avere una politica dei trasporti ferroviari solamente da Chiasso a Basilea, da Kreuzlingen a Ginevra. Dobbiamo avere una politica dei trasporti svizzeri armonizzata nel quadro dell'interesse del servizio pubblico europeo dei trasporti.

C'è gente, gli Svizzeri, che vanno a Bruxelles, a Parigi, a Bonn, a Düsseldorf, a Stoccarda – abbiamo potenziato la Stoccarda-Zurigo –, dunque vuol dire che al cittadino viaggiatore dell'Europa occorre dare un servizio armonizzato, integrato, senza differenziazioni di «trattamento».

Concludo dicendo che in questa visione della politica dei trasporti comuni si inserisce l'urgenza di migliorare il traffico viaggiatori nord-sud, Chiasso-Basilea.

Noi non possiamo ammettere che si viaggi con carrozze tipo quelle del Circo Knie da Chiasso a Basilea. Dobbiamo migliorare qualitativamente il confort di questo trasporto sulla dorsale nord-sud della Svizzera, che è o dovrebbe essere l'esempio nazionale della qualità di prestazione del servizio delle nostre ferrovie nei riguardi dei traffici ferroviari europei.

Spero che l'on. Ogi possa, nella continuità del suo successo nei negoziati, far capire agli europei e non solo agli svizzeri che è tempo d'uniformare le politiche anche a livello ferroviario.

**Bundesrat Ogi:** Ich möchte mich in Anbetracht der Zeit, die noch zur Verfügung steht, zum Bericht und zur Rechnung sehr kurz halten und versuchen, auf einige mir gestellte Fragen einzutreten. Wenn wir ein Motto zu den SBB 1989 schreiben müssten, würde ich dieses Motto, nicht zuletzt aufgrund der gewalteten Diskussion, wie folgt umschreiben: «Zwischenhoch vor wechselhafter Bewölkung mit Aussicht auf langfristige Wetterverschlechterung.»

Die Quintessenz 1989 ist: Der Umsatz macht 5 Milliarden Franken aus; die Investitionen stehen mit 1,6 Milliarden Franken zu Buche; die Bundesleistungen betragen 1,465 Milliarden Franken (das ist eine Zunahme von 8 Prozent gegenüber 1988); das Ertragswachstum im Personen- und Güterverkehr beträgt (gegenüber dem Jahr zuvor) über 5 Prozent mit weniger Mitarbeitern. Der Personalbestand beträgt gut 37 000 Mitarbeiter, die Kosten dafür sind auf 2,8 Millionen Franken zu beziffern – diese Leute haben gute Arbeit geleistet, und ich möchte ihnen meinerseits bestens danken! Die Kennziffern für Betriebs- und Verkehrsproduktivität und die Auslastung sind leicht zunehmend. Dank Hochkonjunktur haben Mengenrekorde mit gehaltenem – aber nicht überdurchschnittlich steigendem – Ertrag erzielt werden können.

Das sind gute Zahlen. Der Auftrag ist erfüllt. Aber was nicht verstanden wird: die SBB kosten uns jedes Jahr mehr, und das in einer Hochkonjunktur.

Damit komme ich zu den Finanzperspektiven. Das Investitionsvolumen steigt trotz des Plafonds für ordentliche Investitionen. Diese Tendenz wird bleiben. Grossprojekte und Nachholbedarf verbieten das Abwürgen von Investitionen, erfordern aber Konzentration auf das Wesentliche. Dazu gehört für mich die Sicherheit.

Das Gleichgewicht sollten wir primär durch Einnahmen anstreben, bei vollem Ausschöpfen der Marktlastizität und Verzicht auf übertriebene Billigaktionen – Herr Reichling sprach sogar von «Schikanen».

Dann geht es um konsequente Rationalisierungen; die Personalkosten (2,8 Milliarden Franken) muss man ebenso im Auge behalten, politische Widerstände – man ist sich ja nicht einig – sind zu überwinden. Schliesslich wollen wir das Wachstum

der Bundesleistungen an die SBB möglichst nicht real, sondern nur nominal mit der Teuerung zulassen.

Wir stellen fest, es bestehen einerseits Kapazitätsengpässe, andererseits stagnierend tiefe Durchschnittsauslastungen. Das zwingt zum Nachdenken. Wie könnten wir diese Situation überwinden, verbessern? Wir stellen weiter Ueberlastung von Netz und Personal fest. Das Ganze darf die Sicherheit – ich betone: die Sicherheit – nicht in Frage stellen. Saxon hat uns zum Nachdenken gezwungen.

Ein Leistungsausbau kommt nur dort in Frage, wo er von der Nachfrage her klar geboten ist. Ich meine, dass wir auch mit politischen Geschenken vorsichtig umgehen müssen. Die hohe Qualität der Projektierungen und der Kontakte mit der Bevölkerung bei umstrittenen Vorhaben (heute sind praktisch alle Vorhaben umstritten) ist anzustreben, ist zu sichern. Die internationale Verknüpfung der Netze und Betriebsabläufe müssen wir forcieren.

Wir können keine andere Bahn, wie sie Frau Stocker gewünscht hat, haben; ich komme noch darauf zurück. Wir müssen uns in das internationale Netz einbetten, in die internationalen technischen Fortschritte. In Europa tut sich viel. Die Hunde bellen, aber die Karawane zieht gleichwohl weiter. Schliesslich müssen wir die Partnerschaft der SBB mit den Spediteuren und Tochtergesellschaften im Hinblick auf Transportketten und vor allem den kombinierten Verkehr ausbauen. Nach dieser stichwortartigen Beurteilung komme ich zu einigen Fragen: Zunächst einmal zu Frau Stocker.

Aufgrund Ihrer Ausführungen, Frau Stocker, wollen Sie natürlich eine andere Bahn. Sie kritisieren, das Grösser-, Schneller-, Besserwerden: andere wollen «just in time» eben gerade das, sie wollen just-in-time-Lieferungen; sie müssen sie schneller haben. Sie wollen gerade das, was Sie nicht wollen. Das macht ja unsere Arbeit so schwierig, aber vielleicht auch so interessant.

Generell möchte ich sagen: Alle diejenigen, die in letzter Zeit ins Ausland gereist sind, werden festgestellt haben, dass sich in diesem Ausland sehr viel tut. Man kann nicht nur von der Renaissance hier in der Schweiz reden, sondern man erlebt die Renaissance der Bahn in der Bundesrepublik Deutschland, in Italien und in Frankreich.

Was haben wir seit 1913 in Sachen Eisenbahnen geleistet? Wir haben den Heitersbergertunnel gebaut, wir haben die Schleife bei Sargans gebaut, wir haben den Lötschberg auf Doppelspur ausgebaut und die S-Bahn in Zürich erstellt. Das ist in etwa alles, was wir getan haben, sehr wenig, währenddem die Franzosen das TGV-Netz ausgebaut, die Deutschen den IC forciert haben und die Italiener mit dem «Pendolino» recht grossen Erfolg herausfahren.

Wenn Sie jetzt auch noch die S-Bahn kritisieren, Frau Stocker, dann möchte ich sagen: Dieses neue Werk ist doch attraktiv. Es ist attraktiv für die Pendler, es ist attraktiv für den Einkaufsbesuch, es ist auch attraktiv für das Kulturerlebnis. Mir scheint, das ist wichtig, auch wenn die SBB, wie Herr Nationalrat Reichling gesagt hat – ich komme darauf zurück –, sehr grosse technische Probleme hatten.

Das alles ist nach meiner Meinung wichtig, weil Stadt und Land sich näherkommen, weil das Verbindende in den Vordergrund tritt, weil mehr Wohnqualität in der Stadt mit mehr Offenheit für das Land in Einklang kommt. Ich würde meinen, dass intelligente Technologien Menschen verbinden können. Menschen werden Partner, helfen einander, lernen sich kennen, verstehen sich besser. Auch behinderte Menschen werden ernst genommen, können aber leider Gottes nicht immer so behandelt werden, wie das notwendig wäre. Ich habe die notwendige Sensibilität, um das zu verstehen. Aber die Begegnung generell ist etwas Positives.

Wie ich gesagt habe: Im Ausland tut sich eben sehr viel, und wir halten hier nicht mehr Schritt. Schauen Sie nach Frankreich. Dort entstehen innert zehn Jahren leistungsfähige, attraktive TGV-Schnellbahnlinien. Dort werden Geschwindigkeitsrekorde mit Stolz aufgestellt. Dort wird ein ehrgeiziges Netz neuer Strecken übers ganze Land geplant.

Hier bei uns, was machen wir? Wie sieht es bei uns aus, in diesem Haus, das zu eng geworden ist? Hier bei uns bleiben wir in dieser Zeit in den Planungen stecken. Hier bei uns benöti-

gen wir für politische Entscheide Jahre. Hier bei uns hagelt es gegen alles Einsprachen und dann Beschwerden. Gut 2000 Einsprachen – ich muss es immer wieder sagen, damit es Sie zum Nachdenken zwingt – sind es bis jetzt gegen die «Bahn 2000», und wir haben einige neuralgische Strecken noch nicht in die Projektierungsphase einbezogen. Ich hoffe nur, dass diese Zahl 2000 kein schlechtes Omen ist für das Projekt «Bahn und Bus 2000».

Ich muss es hier einmal sagen: Wir haben unseren Rechtsstaat mit Hingebung perfektioniert. Wir haben daraus einen Rechtsmittelstaat gemacht. Ich muss gleich anfügen: Wir haben aus diesem Rechtsmittelstaat einen Staat gemacht, der sich heute selbst lahmzulegen droht, der leicht umkippen könnte: Wir dürfen nicht ein Albanien Mitteleuropas werden. Für die Standortgunst unseres Landes ist Fortschritt notwendig. Die Neat wird uns nach aussen hin diesen notwendigen Handlungsspielraum zur Wahrung unserer verkehrspolitischen Position bringen und führt die einzelnen schweizerischen Landesteile näher zusammen.

Eines möchte ich hier in aller Klarheit sagen: Die Schweiz könnte nicht mit einer Verzichtstrategie den Mehrverkehr aufhalten und quasi einen Riegel schieben. Das ist eine Illusion. Es ist z. B. verfehlt anzunehmen, die wirtschaftliche Arbeitsteilung zwischen Italien und den nordeuropäischen Staaten vermindere sich, wenn die Schweiz es bei der heutigen Verkehrsinfrastruktur belässt. Die Folgen wären vielmehr anhaltender Stau auf der Strasse und überlastete Bahnen. Auch wäre mit zunehmendem Druck der EG für den 40-Tonnen-Korridor zu rechnen.

In diesem Sinne bedeutet eine neue Eisenbahninfrastruktur, eine «Bahn 2000», eine Alpentransversale, ökologisch gesehen eine offensive Antwort auf die mit dem Verkehr verbundenen Probleme. Ich bitte Sie, das doch einmal zur Kenntnis zu nehmen.

Nun noch zu den drei Fragen von Frau Stocker:

1. Unbediente Bahnhöfe und Züge 1995. Im Agglomerationsverkehr werden die Züge schon aus Personalgründen möglicherweise unbegleitet verkehren. Aber es kommt auf die Umstände an, und deshalb kann ich Ihnen hier auch keine abschliessende, präzise Antwort für 1995 geben.

Heute sind rund 200 Bahnhöfe unbedient. Das Ziel ist es, diese 200 zu verdoppeln. Aber die SBB wollen ein integriertes Angebot bieten, d. h. Billetverkauf im Rahmen von Bankfilialen, Gemeindeverwaltungen, allenfalls Poststellen.

2. Ihre zweite Frage: Die ökologische Entsorgung der WC's. Wir möchten diese Probleme fortschrittlich bewältigen, und zwar auch mit neuem Rollmaterial. Das können wir lösen, wir wollen es lösen. Uebrigens hat auch die Präsidentin der Verkehrskommission vor einem Jahr diese Frage zu Recht gestellt.

3. Zur letzten Frage: Gibt es eine Stelle in meinem Departement, die sich mit den Grenzen des Wachstums auseinandersetzt? Selbstverständlich. Ich hoffe, es beginnt bei mir, aber ich habe den Eindruck, Sie spüren das nicht. Ich kann Ihnen sagen: Wir führen auch Seminare für alle meine Chefbeamten zu dieser Problematik durch. Wir beschäftigen uns mit dieser Angelegenheit.

Die «Bahn 2000» zum Termin 2000 – Herr Nationalrat Weber hat diese Frage aufgeworfen: Das Ziel ist nach wie vor, im Jahre 2000 soweit zu sein. Die grösseren Bauwerke, Herr Nationalrat Weber, brauchen maximal acht Jahre, die kleinen selbstverständlich weniger. Somit stehen uns für die grössten Projekte noch knapp zwei Jahre für das Einholen der Plangenehmigung zur Verfügung.

Ich hoffe, dass es reichen wird. Aber wenn die Einsprachen und Beschwerden weiterhin so zunehmen, habe ich Bedenken, dass diese Zielsetzung nicht erreicht werden kann. Je länger das dauert, desto mehr wird das ganze Projekt kosten. Im Dezember 1987 hat man bei einem Kostenstand von 5,4 Milliarden Franken abgestimmt. Heute sind es 7,5 Milliarden Franken. Es ist richtig, je nach Bedürfnissen, Ansprüchen usw. kann dieses Projekt natürlich nicht mit 7,5 Milliarden Franken abgerechnet werden.

Zu den «Pendolino»-Zügen möchte ich nur sagen: Wir prüfen diese Möglichkeiten, aber sie können nicht geplante Neubau-

strecken der «Bahn 2000» ersetzen. Die ETH erhielten auf Wunsch des EVED durch die SBB den Auftrag, einen Bericht dazu zu verfassen.

Nun zu den Postulaten der Verkehrskommission. Es gibt zwei Postulate, Herr Nationalrat Weber. Es gibt das Postulat des Ständerats zum Personalbedarf aus den Grossvorhaben im öffentlichen Verkehr. Es gibt daneben das Postulat des Nationalrats zu den Grossprojekten und den Problemen der Verzögerung. Beide Postulate sind überwiesen, und wir gehen auf mehreren Ebenen vor.

Ich möchte nur fünf Bereiche stichwortartig erwähnen:

1. Die interne Reorganisation im BAV, die neue Sektion Planungs- und Genehmigungsverfahren; zudem wurde die Federführung von der Abteilung Technik zur Abteilung Recht verschoben.

2. Personelle Massnahmen: Verstärkung der Bereiche Recht und Technik, um alle Beschwerden rascher auffangen zu können. Dabei – hoffe ich – werden Sie uns helfen. Wir haben für 1991 im EVED Begehren für rund 70 neue Stellen, die das Departement braucht. Es sind für das BAV allein über 20 für 1991, für 1992 werden es vielleicht mehr sein, um die Einsprache- und Beschwerdeflütl behandeln zu können.

3. Das haben Sie im Neat-Beschluss nachlesen können: Es wird ein neues Verfahren mit einer Vorprojektierungsphase vorgeschlagen, analog dem Nationalstrassenrecht. Auch Herr Kohler hat davon gesprochen. Damit möchten wir die Führung stärken und die politische Abstützung der Projekte verbessern.

4. Grundsatzanalysen durch hochkarätige Arbeitsgruppen, mit Beteiligung von Parlamentariern: Wir prüfen alle Ansatzpunkte für Verfahrenskonzentration und -verwesentlichung. Die Ansatzpunkte könnten sein – ich betone: könnten sein –, die Legitimation der Beschwerdeführer zu überprüfen (das ist politisch schwierig), den Instanzenweg abzukürzen und die Zuständigkeiten von Bund und Kantonen neu zu definieren. Das Problem betrifft aber nicht nur das EVED. Es ist auch ein Problem des EDI und des EJPD – Raumplanung und Umweltschutz. Ich möchte das in aller Klarheit festhalten.

5. Ueberlegungen, die im Parlament gemacht werden müssen: Man muss sich auseinandersetzen mit dem Phänomen Rechtsmittelstaat und mit den Widerständen. Diese Entwicklung wäre politisch zu analysieren. Sie bedroht die Handlungsfähigkeit des Staates und damit natürlich auch geplante Dienstleistungsverbesserungen. Ich bin froh, dass die Frau Präsidentin gesagt hat, dass diese Fragen auch im Rahmen der Verkehrskommission diskutiert werden sollen.

Zur Frage von Herrn Nationalrat Kohler betreffend langfristigen Bauprogramm. Die SBB haben für die «Bahn 2000» ein Investitionsprogramm für die ganze Dauer des Projektes erarbeitet. Für gewöhnliche Investitionen gibt es den Mittelfristplan jeweils über fünf Jahre. Für Transitkorridor und Neat gibt es eigene Investitionsprogramme. Insgesamt glauben wir, dass die Instrumentarien angepasst werden müssen. Aber es gibt auch einige taugliche Bereiche. Die Instrumentarien müssen flexibel genug sein und immer wieder angepasst werden.

Zur Haltestelle in Studen: Die Gemeinde Studen möchte seit längerer Zeit eine Haltestelle einrichten. Die Verhandlungen mit den SBB scheiterten bis anhin an der Kostenbeteiligung der Gemeinde. Die SBB haben die Verhandlungen ausgesetzt, bis die Weisungen der Beteiligung Dritter an Investitionen der SBB – gemäss SBB-Verordnung – vom Finanzdepartement und meinem Departement genehmigt sind. Ich habe den SBB Anfang Mai den Auftrag gegeben, die Verhandlungen wiederaufzunehmen. In den nächsten vier Wochen wird die Gemeinde kontaktiert.

Zu Herrn Reichling: Ich kannte Ihre Anliegen und habe das Ganze bereits an die SBB weitergeleitet, und ich hoffe, dass sich die SBB über die von Ihnen geschilderten Tatsachen – ich hoffe, sie stimmen; ich nehme das von Ihnen an – auch ärgern werden. Mich jedenfalls ärgert es, wenn all das so passiert ist, wie Sie es geschildert haben.

Die SBB-Organisation wird ständig mit dem Ziel überprüft, die Verantwortungsbereiche besser zu definieren. Das ist bei den heutigen Strukturen nicht so einfach, wir werden das wieder und wieder tun müssen, wie nicht zuletzt die heutige Debatte deutlich gezeigt hat.

Zum GA der Senioren: Auch hier schlagen zwei Herzen in unserer Brust: Auf der einen Seite möchten wir den älteren Leuten etwas bieten, auf der anderen werden wir das Problem im nächsten Jahr aufnehmen müssen, wenn es um Entscheide bei der Tarifpolitik geht. Ich danke Ihnen für Ihren Hinweis. Sie werden von uns in dieser Angelegenheit noch hören.

Zu den Bemerkungen von Herrn Nationalrat Scherrer: Sie haben richtig gerechnet, ich habe die gleiche Rechnung angestellt. Die SBB kosten 218 Franken pro Kopf der Bevölkerung. Ich habe im Ständerat schon gesagt und wiederhole es hier: In Kandersteg sind das noch zwei, an der Bahnhofstrasse in Zürich vielleicht noch ein Paar Schuhe. Das heisst nun aber nicht, dass, wie Sie weitergerechnet haben, eine grössere Familie 1000 Franken an Steuergeldern an die SBB zahlen müsste. Das wäre zu einfach. So geht die Rechnung: Steuern zahlt jeder bekanntlich nach seiner finanziellen Kraft; die SBB-Kosten machen etwa 5 Prozent der Bundesausgaben aus. Aber Familien erhalten ja auch etwas, und sie profitieren vor allem von familiengünstigen Tarifen. Die familiengünstigen Tarife sind bei den Familien eben auch zu berücksichtigen.

Die Finanzierung der «Bahn 2000» ist in der Botschaft festgeschrieben. Ich kann Ihnen dazu nur noch sagen, dass wir im kommenden Jahr, allerspätestens aber 1992, eine Zusatzbotschaft für die nötigen Kredite vorlegen werden.

Nun komme ich zu Herrn Giger: Das Erscheinungsbild der SBB ist uns auch ein Anliegen. Sie haben die grünen «Matten» auf den Gleisen kritisiert. Letztes Jahr hat man uns Vorwürfe gemacht, die SBB würden mit Herbiziden und Anthraziden nicht zurückhaltend umgehen. Was soll man jetzt also tun? Auf den Gleisen, die man nicht mehr nutzt, sollten wir wohl nicht chemisch vorgehen, so dass man das Grundwasser gefährden könnte. Wir haben Fälle, wo das Grundwasser in Ihrem Gebiet – um nicht in die Details zu gehen – möglicherweise etwas geschädigt wurde.

Wir haben keine Angst, dass wir die Huckepackleistungen bis 1994 mit dem Personal nicht meistern können. Aber Sie müssen mithelfen, das Personal zu motivieren und dem Personal auch den Mut zu geben, diese Leistungen erbringen zu wollen.

Damit komme ich zu Herrn Büttiker. Die Vorwärtsstrategie, die Sie entwickelt haben, ist ganz in unserem Sinne. Die Fachleute der SBB für Liegenschaften streben eine aktivere Rolle an. Vielleicht können sie sich intern noch nicht genug durchsetzen. Bahnhöfe und Gleisanlagen in Zentren haben ein grosses und sinnvolles Potential.

Zum Fall Olten: Ich unterstütze die Aufwertung dieses Bahnhofes mit einem Geschäfts- und Wohnzentrum. Aber ich hoffe, dass dann die Gemeinde, die Bevölkerung, die Wirtschaft mithelfen werden, diese Ideen auch zu realisieren.

Damit komme ich zum Schluss: Die SBB müssen und wollen allen dienen. Aber sie sind kein Selbstbedienungsladen. «Der Erfolg zählt» – sie hatten 1989 Erfolg, der Auftrag ist erfüllt –, «Misserfolge werden gezählt». Viele Reklamationen sind vorhanden, aber die Zufriedenheit ist im allgemeinen gross. Die SBB wurden letzthin im zweiten Rang der interessanten Arbeitgeber eingeteilt.

Die Bundesleistungen sind ihren Preis noch wert. Die politische Schallgrenze wird aber bald erreicht. Wir wollen das Wachstum der Bundesleistungen möglichst tief halten. Wir wollen dabei, mit Blick auf die düstere Finanzpolitik, mithelfen. Aber Sie müssen auch mithelfen.

Wir können auf die SBB nicht verzichten. Sie erbringen Tag und Nacht grosse Leistungen, und sie sind unentbehrlich. Ein Verbesserungspotential ist noch da. Der Wille und der Zwang zum Ausschöpfen sind ebenfalls da. Kritik spornt an, wie der englische Philosoph Huxley gesagt hat: «Den Fortschritt verdanken wir den Menschen, die unzufrieden sind.»

#### *Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle*

**Müller-Aargau:** Herr Bundesrat Ogi, Sie haben in höchsten Tönen das Lied der französischen Staatsbahnen gesungen und dabei den Ausbau des TGV-Netzes gross vorgebracht. Ich bin da nicht ganz einverstanden, und ich darf das nicht als Vorbild für die Schweiz im Raume stehenlassen. Gleichzeitig

weiden auf allen Nebenlinien die Kühe, Herr Bundesrat Ogi. Oder man geht auf den Trassees spazieren. Ein Viertel des Netzes – alles Nebenlinien – ist stillgelegt worden. Gleichzeitig ist das TGV-Netz aus- und aufgebaut worden. Das kann als Konzeption unser Vorbild nicht sein!

Bundesrat **Ogi**: Ich habe mit keinem Wort die französischen Staatsbahnen erwähnt, sondern nur die TGV-Linien!

*Eintreten ist obligatorisch*

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

### **Bundesbeschluss – Arrêté fédéral**

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes  
Dagegen

80 Stimmen  
2 Stimmen

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

*Schluss der Sitzung um 13.15 Uhr*

*La séance est levée à 13 h 15*

## **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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	980-992
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 666

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.