

erachtet der Bundesrat die Voraussetzungen für eine Sonderbotschaft als nicht gegeben.

Zu Frage 7 betreffend die Vorschüsse: Für die Ausrichtung von Vorschüssen an den Kanton Wallis sieht der Bundesrat keine gesetzliche Grundlage. Er ist indessen entschlossen, Gesuche um finanzielle Beiträge umgehend zu behandeln und fällige Zahlungen rasch und tranchenweise zu tätigen. Zur Milderung der Treasorerieprobleme des Kantons ist der Bundesrat ferner bereit, eine Restzahlung von 20 Millionen Franken aus Treibstoffzollgeldern – nicht werkgebundene Beiträge – statt nach dem 15. Oktober schon in den nächsten Wochen zu vollziehen. Für Projekte in den Bereichen Wasserbau und Gewässerschutz besteht die Möglichkeit, Leistungen nach dem Investitionshilfegesetz für Berggebiete zu beanspruchen. Der Gemeinde Randa könnten im Rahmen der Restfinanzierung zinsgünstige oder sogar zinslose Investitionshilfen und Darlehen gewährt werden.

Das sind die Auskünfte, die ich auf die dringliche Interpellation von Herrn Ständerat Lauber im Auftrag des Bundesrates geben kann.

Lauber: Ich möchte Herrn Bundesrat Ogi für seine Ausführungen danken, aber auch für seine persönliche Anteilnahme und für sein sehr grosses Engagement für diese schwer geprüfte Berggemeinde. In diesen Dank möchte ich auch seine Mitarbeiter einbeziehen, insbesondere jene im Generalsekretariat, jene im Bundesamt für Wasserwirtschaft, jene im Bundesamt für Verkehr und auch jene im Bundesamt für Strassenbau. Ich wiederhole meinen Dank an die Adresse der Armee, die ausgezeichnete Arbeit geleistet hat, an die Adresse des Departementschefs Kaspar Villiger, auch an den Generalstabschef bis hinunter zum jungen Rekruten, der dort oben mit sehr viel Motivation seinen Dienst geleistet hat.

Das EVED hat ein ganzes Paket geschnürt, und der Bundesrat hat diesem zugestimmt; wir sind dafür dankbar. Diese Massnahmen sollten es dem Kanton ermöglichen, die enormen Probleme zu lösen. Ich erkläre mich in diesem Sinne von den erhaltenen Antworten befriedigt, mit einem Vorbehalt, der die Restkosten für die Gemeinde Randa betrifft. Diese Gemeinde hat bereits eine sehr hohe Schuldenlast, rund 7,5 Millionen Franken, kurz- und langfristige Schulden. Die Kosten für die Wasserbauarbeiten werden sich auf weit mehr als 12 bis 15 Millionen Franken beziffern, vielleicht auf 20 bis 25 Millionen Franken. Für die Wasserbauarbeiten ist die Gemeinde Bauherr. Der Gemeinde werden sehr hohe Restkosten verbleiben. Ich möchte den Bundesrat bitten, unter dem konkreten Eindruck der Ereignisse, insbesondere auch des Ereignisses von gestern nacht, vielleicht doch zu gegebener Zeit auf die Frage der Restkosten der Gemeinde Randa zurückzukommen. Ich bin aber auch dankbar für das, was Herr Bundesrat Ogi an die Adresse der Schweizer Gemeinden und an die Adresse des Kantons Wallis selbst formuliert hat: dass im Zeichen der 700-Jahr-Feier hier eine Geste der Solidarität der Schweizer Gemeinden gegenüber einem sehr schwachen Glied dieser Gemeinschaft am Platz wäre.

91.029

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1990 CFF. Gestion et comptes 1990

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. April 1991 (BBI II 885)
Message et projet d'arrêté du 24 avril 1991 (FF II 857)

Bericht und Rechnungen der SBB vom 27. März 1991
Rapport et comptes des CFF du 27 mars 1991

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

Beschluss des Nationalrates vom 4. Juni 1991
Décision du Conseil national du 4 juin 1991

M. Flückiger, rapporteur: Le 28 mai dernier, votre Commission des transports et du trafic a examiné le compte et le rapport de gestion des CFF. C'est avec satisfaction qu'elle a constaté que les CFF ont rempli le mandat qui leur avait été confié grâce à des résultats records dans le transport des personnes et dans le trafic des marchandises. Tous les points du budget ont été atteints. Pourtant, les comptes 1990, y compris les allègements tarifaires, grèveront les finances fédérales pour un montant de près de 1,703 milliard de francs. Cette hausse est prioritairement générée par l'accroissement des taux d'intérêt pour le capital investi. Là, nous touchons à un point faible du mandat de prestation de 1987. En effet, du moment qu'il n'est pas possible de ventiler les coûts d'infrastructure, à savoir l'amortissement et le paiement des intérêts des installations fixes comme les voies, les câbles-conducteurs et les caténaires, les gares notamment, dans les divers types de trafic (trafic de trains directs, de trains régionaux, de marchandises, et j'en oublie) – le concept suivant a été choisi en 1987, il vous en souvient, lors de la fixation du mandat de prestation – c'est la Confédération qui paie les dépenses d'infrastructure en tout premier lieu, les CFF devant cependant en assumer une partie. Or, l'année précédente, la part de la Confédération se montait à 1,52 milliard de francs, celle des CFF à 37 millions de francs. Force est de voir que la Confédération assume presque intégralement les coûts d'investissements des CFF.

Cette situation comporte deux inconvénients: le premier réside dans le fait que c'est le Conseil d'administration des CFF qui accorde les moyens, les investissements particuliers, notre Parlement n'ayant rien à dire. Or, à long terme, la politique des transports est en grande partie déterminée par la politique d'investissements définie en matière de chemins de fer. Ne serait-ce que pour cette seule raison, c'est le Parlement qui devrait avoir la compétence d'octroyer les investissements et tout porte à croire qu'il se montrerait plutôt généreux envers les CFF, branche principale de nos transports publics.

En décembre 1988, le Conseil des Etats n'a-t-il pas transmis un postulat de notre Commission des transports et du trafic qui, entre autres exigences, formulait celle d'une délimitation claire des compétences. Or, il ne s'est encore rien passé à notre connaissance. A ce propos, remarquons qu'aussi longtemps que les CFF fixent eux-mêmes toutes les conditions, pour pouvoir transmettre ensuite les comptes à la Confédération, ils n'ont aucun intérêt à ce que les choses changent.

Le deuxième inconvénient du financement des infrastructures selon le modèle actuel est dû à ce que seuls les amortissements et les intérêts apparaissent dans les comptes. Une telle pratique comptable se justifie pour autant qu'une entreprise, pour prendre un exemple, à un moment donné construise une unité comprenant des ateliers de fabrication, mais qu'elle se contente alors dans les vingt ou trente ans qui suivent de procéder à de petites améliorations. Or, dans le cas qui nous occupe, pour la plupart des projets de construction des CFF, il faut investir chaque année des sommes considérables, équivalentes à l'investissement pour le long terme de notre exemple. Le modèle de financement des CFF a pour effet que les coûts augmentent uniquement en fonction des taux d'intérêts

élevés sans que l'on entreprenne davantage, en volume, de constructions. C'est pourquoi il serait préférable de payer directement les investissements, comme c'est par exemple le cas en matière de constructions militaires. Naturellement, il faudrait exclure les très grands projets ou les très gros investissements de cette pratique – le transit alpin en est un – en raison du caractère unique qu'ils revêtent. Il est aussi possible d'appliquer le modèle constitué par l'amortissement et le paiement des intérêts pour les calculs de rentabilité interne. En outre, nous pensons que le Parlement s'identifierait d'autant mieux aux fonctions qu'il exercerait en matière d'octroi des investissements qu'il les aurait attribuées directement et en pleine connaissance des coûts occasionnés. Dans ce cas, le Parlement exercera de telles prérogatives avec un maximum d'engagement, davantage que s'il n'a rien à dire dans ce domaine, comme c'est le cas actuellement où il est juste commis à recevoir une facture, d'année en année plus élevée, mais sans contrepartie appropriée.

Notre commission observe que l'indemnisation du trafic de voyageurs régional constitue une troisième lacune du mandat de prestation. A vrai dire, les CFF n'ont aucun intérêt à transférer aux chemins de fer privés le domaine du trafic régional ou d'en confier la couverture du réseau au service de bus, parce que dans ce cas l'indemnisation pour des prestations au titre de trafic de voyageurs régional ira en s'amenuisant. Or, l'épargne effective serait de peu d'importance étant donné que de nombreux coûts demeurent fixes, par exemple pour les gares situées sur des noeuds ferroviaires. Rappelez-vous qu'à ce sujet le Conseil des Etats demandait, dans le postulat déjà cité, que soient élaborés des concepts d'offre régionaux optimisés pour le rail et le bus. Comme pour la précédente mention, nous restons dans l'attente des décisions prises ou à prendre en l'espèce.

Lorsqu'il est question de la charge croissante que les CFF représentent pour la Caisse fédérale, on donne fréquemment une réponse en forme de hausse tarifaire. Il n'y a en l'occurrence pas lieu de se bercer d'illusions. C'est le marché et, concrètement, l'utilisation de véhicules privés qui déterminent les prix. Depuis 1950, les tarifs ferroviaires ont triplé, alors que l'acquisition d'une automobile revient, en comparaison avec les salaires d'alors, à près de la moitié moins cher qu'en 1960. Comparaison n'est pas raison, mais cet élément d'analyse peut être utile. Nous savons que des augmentations de tarifs par trop élevées provoqueraient une diminution radicale des passagers des CFF et, par conséquent, des recettes. Cependant, les mesures de rationalisation sont insuffisantes pour faire baisser les coûts qui croissent avec le renchérissement des salaires. L'introduction de l'abonnement demi-tarif à 110 francs a provoqué une augmentation massive des fréquences horaires. Les utilisateurs supplémentaires ne se seraient sans doute pas déplacés en train, parce que personne ne voyage par ce mode de transport pour le plaisir uniquement sans ces avantages tarifaires. C'est aussi une illusion de croire que les prestations ferroviaires sont tellement attrayantes que des tarifs élevés peuvent être appliqués. Certes, les vitesses ont augmenté depuis trente ans, mais d'une manière générale, ce n'est pas spécifique aux chemins de fer. Les routes nationales rendent aussi les déplacements en voiture plus rapides et, aujourd'hui, les personnes domiciliées dans les zones éloignées des gares sont de plus en plus nombreuses à utiliser leur véhicule privé, de sorte que si les transports individuels comportent des avantages non négligeables, il faut bien admettre que les transports privés ne sont pas nécessairement plus onéreux et plus difficiles. C'est pourquoi les chemins de fer doivent être encore ou devenir plus rapides et plus confortables. L'offre doit continuer à s'améliorer de telle sorte que les régions périphériques en profitent à leur tour.

J'en ai terminé avec le commentaire de notre Commission des transports et du trafic, assorti d'une proposition relative à l'octroi des investissements concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux 1990. Pour conclure, je voudrais rendre un hommage appuyé à tous les acteurs de notre trafic ferroviaire pour la qualité de leur engagement, l'entregent des agents en contact avec le public et une ponctualité qui demeure, malgré quelques difficultés, remar-

quable dans l'ensemble, en dépit de l'accroissement des cadences.

Je vous invite à adopter l'arrêté fédéral.

Küchler: Bei aller Anerkennung für die erneuten Rekordleistungen im Personen- und Güterverkehr, welche dieses Jahr erzielt werden konnten, meine ich dennoch, zu drei Aspekten ein paar kritische Bemerkungen machen zu müssen, nämlich zum Leistungsauftrag 1987, zur Rationalisierung im regionalen Personenverkehr und zum sogenannten Cargo Domizil. Zum Leistungsauftrag 1987: Seit Jahren wird in Zusammenhang mit der Rechnung und dem Geschäftsbericht der SBB das Thema Leistungsauftrag 1987 diskutiert. Noch immer stelle ich fest, dass eigentlich keine konkreten Bestrebungen zur Revision dieses Leistungsauftrages vorhanden sind. Vielleicht können Sie, Herr Bundesrat, uns heute doch Näheres darüber berichten. Bei der Vorprüfung des diesjährigen Berichtes in der Verkehrskommission mussten wir feststellen, dass die Erfüllung des unternehmerischen Auftrages durch die SBB auch im Jahre 1990 im Zeichen eines zunehmend widersprüchlichen Leistungsauftrages stand. Dies rührt vor allem daher, dass der feste Finanzierungsmodus für die Investitionen der SBB, inklusive «Bahn 2000», mit vollverzinslichen Bundesdarlehen zu untragbar hohen Kapitalkosten führt, die von den SBB heute voll getragen werden müssen, denen jedoch erst in zirka zehn oder noch mehr Jahren irgendwelche Erträge gegenüberstehen. Zwangsläufig damit verbunden ist die laufend steigende finanzielle Belastung des Bundes. Diese ist nun bei zirka 1,7 Milliarden angelangt, was rund 260 Franken pro Kopf unserer Bevölkerung ausmacht. Sorge bereiten müssen uns in diesem Zusammenhang vor allem das enorme Wachstum der Personalkosten um über 8 Prozent – in Franken: über 3 Milliarden – und die gewaltigen Kapitalkosten von 1,058 Milliarden. Allein die Zinsaufwendungen haben mit 36,6 Prozent in extremer Art und Weise zugenommen. Gerade die Personal- und Kapitalkosten sind ja jene Positionen, bei denen die Bewegungsfreiheit der SBB als Unternehmung äusserst gering ist. Nachdem aber der geltende Leistungsauftrag erst im Jahre 1994 abläuft, stellt sich nun in Anbetracht dieser unerfreulichen Situation für uns ernsthaft die Frage nach einer vorzeitigen Ablösung desselben – eine vorzeitige Ablösung mit dem Ziel, langfristig eine gesunde Finanzstruktur der SBB zu erreichen. Dabei bedarf die Finanzierung des SBB-Mittelbedarfs einer eingehenden Ueberprüfung.

Im Vordergrund stehen meines Erachtens zwei Möglichkeiten. Einerseits ist eine Bereinigung der Kapitalstruktur denkbar. Ich weise darauf hin, dass das Verhältnis Dotationskapital zu Fremdkapital Ende 1990 1 zu 4 betragen hat, während das Verhältnis zu Beginn der Einführung des ersten Leistungsauftrages 1982 noch 1 zu 2 betragen hat. Andererseits könnte ein neues Investitionsfinanzierungsmodell für Grossprojekte zur Anwendung gelangen, bei welchem die SBB-Unternehmungserfolgsrechnung während der Bauzeit nicht mit Kapitalkosten belastet würde. Ich verweise auf das Beispiel Alpen transit. Sie sehen also: Politischer Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag 1987 ist vorhanden. Beim zweiten Aspekt, den Rationalisierungsversuchen und Massnahmen im regionalen Personenverkehr, stellen wir fest, dass sich die SBB in einer wenig beneidenswerten Situation befinden, indem sie zwei vollständig widersprüchlichen Interessenlagern gegenübersteht, nämlich dem Lager, das um jeden Preis und ohne Rücksicht auf die regionalen Interessen rationalisieren will, und dem anderen Lager, das am bisherigen regionalen Transportkonzept überhaupt nichts ändern möchte. Nachdem aber die sogenannten Linienerfolgsrechnungen bei 53 von insgesamt 59 untersuchten Regionalverkehrsrechnungen oder Regionalverkehrslinien negative Deckungsbeiträge, zum Teil sogar erschreckend tiefe Kostendeckungsgrade, ergeben haben, drängen sich zu den bisher getroffenen Massnahmen zwangsläufig noch zusätzliche Massnahmen und Mittel auf.

Doch muss ich als Vertreter einer Randregion davor warnen, solch unrentable Strecken einfach stillzulegen oder ihre Betreuung an die Kantone abzutreten. Gemeinsam mit den betroffenen Regionen und den verantwortlichen lokalen Behör-

den müssen sinnvolle, verantwortbare und zukunftsgerichtete Lösungen gesucht und erarbeitet werden. Dabei ist den Instanzen der SBB in Zukunft noch vermehrtes diplomatisches Fingerspitzengefühl statt bloss wenig einfühlsamer Beamtenmentalität zu wünschen. In Anbetracht der bevorstehenden Eisenbahn-Grossprojekte muss vermieden werden, dass ganze Regionen und Bevölkerungsgruppen unnötigerweise verärgert werden.

Was nun den dritten, kritischen Aspekt betrifft, nämlich das Güterverteilungskonzept Cargo Domizil, scheint sich dieses nicht zu bewähren. Das Ergebnis von 1990 mit 169 Millionen bleibt um 7,3 Millionen Franken hinter dem Voranschlag zurück. Dieses Angebotssegment muss daher im Rahmen von «Cargo 2000» überdacht werden. Dabei ist zu prüfen, ob die SBB sich nicht auf grossräumige Verteilzentren beschränken und die sogenannte Feinverteilung dem regionalen Transportgewerbe überlassen sollten, spielt doch bei der Güterbeförderung heute nicht so sehr der Tarif als vielmehr der Zeitfaktor, das Kriterium «just in time», eine entscheidende Rolle. Soviel zu den kritischen Aspekten.

Im übrigen möchte ich meinerseits den Verantwortlichen und den Mitarbeitern der SBB für die auch im Jahre 1990 wiederum erbrachten Rekordleistungen im Güter- und Personenverkehr Dank und Anerkennung aussprechen.

M. Ducret: M. Flückiger, président de la commission, puis M. Küchler ont parlé tout à l'heure des lourdes charges qui pèsent sur les CFF de par leur endettement. Je suis d'accord avec M. Flückiger, nous ne devrions pas continuer dans cette voie.

En 1990 déjà, la dette des Chemins de fer fédéraux a augmenté d'un milliard 988 millions, ce qui représentera 120 à 130 millions d'intérêts supplémentaires en 1991, et cela sans que la productivité des chemins de fer augmente; ce ne sont pas, en effet, les investissements que nous faisons qui feront croître les recettes, au contraire, ils vont générer des dépenses. Si nous continuons, nous allons nous trouver très rapidement avec des chiffres rouges, et je suis persuadé que les chiffres rouges empêchent le bon fonctionnement d'une telle entreprise.

Le personnel des chemins de fer, tout comme les dirigeants, ne sont pas critiquables. Ils font tout ce qu'ils peuvent et sont efficaces – la production a augmenté, la fréquentation des trains de voyageurs est importante, l'activité au niveau des marchandises a progressé – mais ils butent maintenant contre cet obstacle qu'est le résultat de l'accumulation de la dette. Si la Confédération ne peut plus inscrire dans son compte bilan le milliard et quelques francs qu'elle a donnés aux CFF et qu'ils ont inscrit, eux, à leur passif – pure inscription qui hypothèque l'avenir mais qui ne sera pas productive – on ne voit pas comment ce milliard sera honoré en intérêts, ce qui est déjà important, et encore moins comment il sera remboursé. Rien, dans l'avenir proche des chemins de fer ni dans les dix ou vingt ans à venir ne nous permet d'envisager un amortissement de cette dette.

Dès lors, après que le peuple suisse a décidé qu'il voulait des chemins de fer, par son vote sur RAIL 2000, je me pose sérieusement la question de savoir si l'on ne devrait pas maintenant lui répéter ce qu'on lui a déjà dit en son temps: «Le prix de l'opération, c'est que la Confédération avance l'argent pour les infrastructures, sans inscrire ces sommes au passif du bilan des chemins de fer.» Il faudrait se comporter au fond comme quelqu'un qui investit dans le capital d'une entreprise et qui attend que ce capital produise des dividendes, si les affaires vont bien, mais qui n'attend pas le remboursement du capital, ni des dividendes, si les affaires vont mal. Je crois que ce serait beaucoup plus correct. En effet, sans dire qu'actuellement les comptes sont trafiqués, ce milliard figure dans le budget de la Confédération comme une dette des CFF vis-à-vis de la Confédération. Or, lorsqu'on livre de la marchandise à un débiteur insolvable, il est inutile d'inscrire des dettes, c'est illusoire.

Je ne formule pas une question immédiate, Monsieur le Conseiller fédéral, car il serait impossible d'y répondre sur le champ, ni même pour le budget 1992, mais je crois que nous

devrions envisager une autre façon de comptabiliser les investissements que les CFF se font payer par la Confédération sans quoi leurs comptes vont se présenter de manière absolument désastreuse ces prochaines années.

C'est pourquoi, pour soutenir les CFF et encourager le Conseil fédéral à continuer dans la direction qu'il a empruntée, je suggère qu'une étude soit faite pour savoir de quelle façon on pourrait éviter de charger trop notre grande régie nationale de transports publics.

Ziegler: Beim regionalen Personenverkehr sind die SBB – Herr Küchler hat es bereits dargetan – in keiner beneidenswerten Lage. Der Kostendeckungsgrad ist in sehr grossen Teilen erschreckend tief. Es ist richtig und muss sogar gefordert werden, dass versucht wird, Abhilfe zu schaffen.

Eine Möglichkeit, Abhilfe zu schaffen, besteht zweifellos darin, SBB-Regionallinien auf erheblich günstigere Busbetriebe umzustellen. Der Bundesrat ist gemäss Ausführungen in der Botschaft gewillt, die SBB bei der Realisierung der notwendigen Rationalisierungskonzepte tatkräftig zu unterstützen. Dagegen ist zweifellos nichts einzuwenden. Die SBB und deren Interessen sind aber nur die eine Seite der Medaille. Ist der Bundesrat auch bereit, die Interessen der Betroffenen – insbesondere der Bewohner von ganzen Regionen – zu berücksichtigen? Unkonventionelle Lösungen, Herr Bundesrat, sind nicht immer attraktive, fahrgastgünstige, das heisst kundenfreundliche Lösungen. Ziel des regionalen Personenverkehrs muss doch in solchen Fällen sein, und zwar ohne Wenn und Aber, die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse besser zu erfüllen, als es die Bahn konnte und kann. Ich kenne die Interpellation Darnioth und die Antwort darauf. Deshalb die ganz konkrete Frage: Ist man bei der Umstellung auf Busse bereit, attraktive, fahrgastfreundliche, den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Verbindungen einzurichten und zu unterhalten?

Eine zweite Frage betrifft die Abgeltung für Tarifmassnahmen des Bundes: Der Bundesbeschluss über die Tarifsenkungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist befristet. In der Botschaft heisst es unter Ziffer 132.2, man werde einen Antrag zur weiteren Behandlung dieses Beschlusses vorlegen. Was heisst das im Klartext? Ist der Bundesrat bereit, zu gegebener Zeit dem Parlament eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Bundesbeschlusses vorzulegen?

Bundesrat Ogi: Die SBB haben 1990 die gesetzten Ziele erreicht. An das gute Vorjahresergebnis konnten sie hingegen nicht anknüpfen. Die SBB erwirtschafteten einen Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken und einen Ertragsüberschuss von 2,7 Millionen Franken. Die SBB hatten gegenüber dem Voranschlag Mehrerträge erzielt, das ist positiv. Aber die zusätzlichen Personal- und Zinskosten – ich komme darauf zurück – stiegen in beträchtlichem Umfang. Die Belastung der Rechnung lag damit um 97 Millionen Franken höher als budgetiert. Darum hatten Sie einen entsprechenden Nachtragskredit zu genehmigen.

In aller Kürze will ich einige Merkmale des Geschäftsjahres 1990 hervorheben, in Ergänzung dessen, was bereits gesagt wurde.

1. Ich möchte als positiv erwähnen, dass das Verkehrswachstum um 2 Prozent bei den Gütern und um 1,65 Prozent bei den Personen gesteigert werden konnte.
2. Diese Mehrleistungen erbrachte ein motiviertes Personal, dessen Bestand nur um 1 Prozent wuchs. Man kann daraus das Fazit ziehen, dass die SBB mit praktisch dem gleichen Personal Mehrleistungen erzielt haben. Damit möchte ich allen, die an dieser Leistung beteiligt sind, bestens danken.
3. Bei der S-Bahn Zürich konnte die Nachfrage um 20 Prozent gesteigert werden.
4. Beim Huckepack-Verkehr sind ebenfalls ein Mengenwachstum von 18 Prozent und gleichzeitig eine erfreuliche Ertragszunahme um 32 Prozent zu verzeichnen.
5. Die Ausgaben des Bundes für die SBB lagen mit 1,7 Milliarden Franken rund 250 Millionen Franken höher als 1989. Die SBB kosten den Steuerzahler – Herr Küchler sagte es – 260 Franken pro Kopf der Bevölkerung.

6. Der Kostendeckungsgrad der SBB sank, und das ist negativ. Er sank erneut auf noch rund 80 Prozent.

Zwei Tendenzen will ich mit Blick auf die Zukunft besonders hervorheben: die Personalkosten einerseits und die Kapitalfolgekosten andererseits; sie wurden bereits mehrfach angesprochen.

Der erste Punkt betrifft die Personalkosten: 1990 wuchsen die Personalkosten um rund 8 Prozent – damit auch stärker als die Erträge. Sie machen nun 3 Milliarden Franken oder beachtliche 56 Prozent des Umsatzes aus. Die SBB können diese Kostensteigerung kaum beeinflussen – das müssen wir zur Kenntnis nehmen –, sie ist gegeben, und sie können sie nur begrenzt auf die Produktpreise überwälzen. Das ist ihr grosses Problem. Die Kostenschere öffnet sich also, und wir müssen im Rahmen des Leistungsauftrages – da bin ich mit Herrn Küchler einverstanden – diese Problematik eingehend studieren.

Der zweite Punkt betrifft die Kapitalfolgekosten: Die Abschreibungen und Zinsen machten 1990 1058 Millionen respektive 1,058 Milliarden Franken oder einen Fünftel des Umsatzes aus. Es ist eine Steigerung um 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Investitionsbedarf bleibt weiterhin hoch, ja er nimmt noch markant zu: von 2 Milliarden Franken 1990 auf vermutlich 3,3 Milliarden Franken im Jahre 1996. Das allgemeine Zinsniveau wird kaum wieder sinken. Die Gesetze des Kapitalmarktes sind für die SBB genauso unerfreulich wie für die Privatwirtschaft. Ich bin hier mit Herrn Ständerat Ducret absolut einverstanden. Auch hier werden wir uns im Rahmen des Leistungsauftrages – Herr Ständerat Küchler hat es erwähnt – einiges einfallen lassen müssen. Ich komme noch kurz darauf zurück.

Zum Thema der Linienerechnung möchte ich in Anbetracht der gestellten Frage folgendes sagen: Ich habe im Nationalrat eine Analyse der SBB über die finanziellen Ergebnisse einzelner Linien des Netzes bekanntgegeben. Die wichtigsten Aussagen möchte ich nach den kritischen Bemerkungen von Herrn Ständerat Küchler und dem, was Herr Ständerat Ziegler gesagt hat, hier wiederholen:

1. Im Fahrplan 1989/90 hatten die SBB folgende Auslastungen ihrer Züge: IC- und EC-Züge 34 Prozent; Schnellzüge 29 Prozent; Regionalzüge 17 Prozent mit Extremwerten bis hinunter auf 4 Prozent. Das sind schlechte Zahlen. Die SBB und wir, der Bund, sind verpflichtet, uns dieser Zahlen anzunehmen und dort, wo sinnvolle Verbesserungen möglich sind – beispielsweise auch mit einem Bus-Service –, diese Möglichkeiten nicht auszuschliessen.

2. Alle Regionalzuglinien der SBB, mit Ausnahme von sechs Linien im Raume Zürich-Winterthur, haben negative Deckungsbeiträge, das heisst, ihre Grenzkosten sind höher als die Bruttoerlöse.

3. Auch bei den Schnellzügen gibt es neun Linien mit negativen Deckungsbeiträgen.

4. Von 59 ausgeschiedenen SBB-Linien tragen 10 Linien 98 Prozent des gesamten Deckungsbeitrages, sind also quasi die Milchkuhe der SBB, allen voran die Strecke Thun–Bern–Basel resp. Zürich mit 96 Millionen Franken Beitrag von total 425 Millionen aller 59 Linien.

5. Von den Deckungsbeiträgen von 425 Millionen Franken entfallen nach Zugsgattungen 336 Millionen Franken positiver Ueberschuss auf die IC- und EC-Züge, 199 Millionen Franken positiver Ueberschuss auf die normalen Schnellzüge und 110 Millionen Franken negativer Ueberschuss auf die Regionalzüge.

Fazit: Die Regionallinien sind die Sorgenkinder der SBB-Finzen. Sie verdienen ein besonderes Augenmerk, und wir müssen uns dieser Frage annehmen.

In diesem Zusammenhang möchte ich Herrn Ständerat Ziegler zum Regionalverkehr folgendes sagen: Interessen der Betroffenen werden, soweit wie möglich, berücksichtigt. Aber die Bus-Lösungen dürfen nicht immer schon in der Entstehung bekämpft werden. Hier haben wir ja einen sehr grossen Widerstand. Ein Buskilometer beispielsweise ist bedeutend billiger als ein Bahnkilometer. Wir können Ihnen diese Zahlen selbstverständlich noch nachliefern.

Der Bund ist für grosszügige Lösungen bei Bahnersatzlösun-

gen und für attraktive Dienstleistungen. In bezug auf die Abgeltung der Tarifierleichterungen über 1992 hinaus werden gegenwärtig verschiedene Modelle geprüft. Aber wir müssen grundsätzlich sagen, Herr Ständerat Ziegler: Die Mobilität ist heute zu billig – nicht nur auf der Strasse, sondern auch im öffentlichen Verkehr. Deshalb kann bei dieser Tarifierleichterung auch keine automatische Verlängerung geplant werden. Absprachen und Abklärungen sind im Moment im Gange.

Zur Frage von Herrn Ständerat Küchler zum Leistungsauftrag: Sie wissen, Herr Ständerat Küchler, der Leistungsauftrag dauert noch bis Ende 1994. Darum sind erst interne Vorarbeiten im Gang. Wir bitten hier um etwas Geduld, damit wir etwas Seriöses vorlegen können. Dabei werden wir natürlich auf die Finanzierungsfrage näher eingehen müssen. Der Zinsfrage, die Herr Ständerat Ducret angesprochen hat, aber auch der Belastung durch das Personal werden besonderes Augenmerk zu schenken sein.

Für den Bund stellt sich aber bei allem das Problem der Belastung des Bundeshaushaltes. Das dürfen wir nicht vergessen. Die jetzige Rechnungslegung hat den Vorteil, dass man weiss, was die SBB kosten, und man muss sich dieser unternehmerischen Verantwortung auch stellen.

In bezug auf Cargo Domizil: Dieses Cargo-Domizil-Problem wird im Rahmen der «Cargo 2000» bearbeitet. Bis in den Herbst werden wir erste Vorstellungen präsentieren können. Wir stimmen mit Herrn Ständerat Küchler überein, dass sich die SBB überlegen müssen, ob sie dieses Geschäft weiterbetreiben wollen. In der Botschaft haben wir dazu Ausführungen gemacht. Ich brauche darauf nicht näher einzugehen.

Damit möchte ich folgendes Fazit ziehen:

1. Die SBB sind für unser Land zu wichtig, als dass wir ihre Zukunftsinvestitionen vernachlässigen dürfen.

2. Die eingeleiteten Massnahmen der Kostensenkung und Ertragssteigerung sind ungeachtet der Widerstände – und hier haben wir viele; ich habe sie erwähnt – mit Engagement weiterzuverfolgen. Ich möchte auch Ihren Rat bitten, uns hier etwas Verständnis entgegenzubringen. Die SBB sind in einem Spagat – ich habe das bereits im Nationalrat gesagt –, die Schere öffnet sich. Aber man muss, wenn man diese Kosten in den Griff bekommen will, auch etwas tun dürfen.

3. Die SBB dürfen zu ihren guten Leistungen stehen und müssen sich nicht scheuen, auf langfristig bedenkliche Entwicklungen offen hinzuweisen.

4. Die Bundesleistungen der SBB sind ihren Preis – so meine ich – bei diesen 1,7 Milliarden Franken oder 260 Franken pro Kopf der Bevölkerung wert. Doch müssen wir alles daransetzen, dass die weitere Zunahme gedämpft werden kann und ihr, wenn dies nicht gelingt, immer bessere Dienstleistungen gegenüberstehen.

Abschliessend danke ich im Namen des Bundesrates nochmals allen Angehörigen der SBB für die im letzten Jahr erbrachten Leistungen.

Entreten 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 Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1990

CFF. Gestion et comptes 1990

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
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	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1991 - 18:15
Date	
Data	
Seite	498-501
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 215

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.