

Ordnungsantrag Dreher – Motion d'ordre Dreher

Dreher: Gemäss Artikel 49 des geltenden Geschäftsreglementes des Nationalrates tragen die Mitglieder im Rat eine «schickliche Kleidung». In Ziffer 21.6 des Ihnen allen zugestellten Vademecums wird die schickliche Kleidung unmissverständlich so interpretiert, dass Herren Anzug, Krawatte oder Fliege – en français cravate ou papillon – zu tragen haben, um den Bekleidungsvorschriften zu genügen.

Ich stelle fest, dass einige Ratsmitglieder – die Herren Gross Andreas, Rechsteiner, Steiger und Zisyadis – der Meinung sind, diese Regeln gälten für sie nicht.

Ich stelle daher – auch im Namen der einstimmigen Fraktion der Auto-Partei – zuhanden des hierfür zuständigen Büros den Antrag, darüber nachzudenken, wie es diese Bekleidungsvorschriften in Zukunft durchsetzen möchte.

Meine Herren – um die Damen handelt es sich hier ausnahmsweise einmal nicht –: Wir bemühen uns alle, in einem Aufzug zu erscheinen, mit welchem wir den Respekt vor der Institution dieses Hauses bezeugen. Ich glaube, wir sollten einmal ein Exempel statuieren, damit hier nicht das «Tenü Berghütte» einreiss.

Präsident: Das Büro wird nachdenken. (*Heiterkeit*) Damit ist der Ordnungsantrag erledigt.

Ad 90.063

PTT. Voranschlag 1991. Nachtrag II

PTT. Budget 1991. Supplément II

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. Oktober 1991
Message et projet d'arrêté du 23 octobre 1991

Bezug bei der Generaldirektion PTT,
Viktoriastrasse 21, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, 3030 Berne

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Züger, Berichterstatter: Der Bundesrat unterbreitet uns mit dem Nachtrag II zum Finanzvoranschlag 1991 der PTT-Betriebe Kreditbegehren im Umfang von 191,9 Millionen Franken. Davon entfallen 101,4 Millionen Franken auf die Erfolgsrechnung und 90,5 Millionen Franken auf die Investitionen. Sämtliche Kredite werden durch Einsparungen in anderen Rubriken kompensiert. Für die Aufteilung der Kreditbegehren verweise ich Sie auf die Botschaft.

Zusammengefasst könnte man sagen: Bei der Erfolgsrechnung wirken sich die höhere Teuerung und die internationale Fernmeldeabrechnung aus, bei den Investitionen ist es zum grössten Teil der Ausbau von Telefoneinrichtungen im Fernmeldebereich.

Wie bereits mit dem ersten Nachtragskreditbegehren angekündigt, wird der mit dem Voranschlag 1991 budgetierte Unternehmensgewinn von 55 Millionen Franken nicht erreicht werden. Die PTT-Betriebe haben daher unternehmerische Massnahmen ergriffen, um die namhaften, zum Teil extern bedingten Kostensteigerungen durch Kompensation auf der Ausgaben- und Einnahmenseite aufzufangen. Im Vordergrund stehen dabei der Verzicht auf zusätzliche Abschreibungen in der Höhe von 160 Millionen Franken sowie Einsparungen im Bereich Leistungen Dritter und im weiteren beim Fremdaufwand. Trotz dieser Massnahmen muss wegen der stark rückläufigen Nachfrageentwicklung im Postbereich und der zu gering eingeschätzten Teuerung mit einem Unternehmensverlust in der Grössenordnung von 300 Millionen Franken gerechnet werden.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, den Nachtrag II zum Finanzvoranschlag 1991 der PTT-Betriebe zu genehmigen.

M. Frey Claude, rapporteur: Le budget initial des PTT prévoyait, pour 1991, un bénéfice d'entreprise de 55 millions de francs. Ce petit bénéfice budgétaire devenait déficit, dès l'adoption du premier supplément qui s'élevait à 204 millions de francs de crédits de fonctionnement, et à 15,7 millions pour les crédits d'investissements.

Aujourd'hui, nous vous proposons d'adopter un supplément de quelque 192 millions de francs. Le déficit prévisible des comptes sera de quelque 300 millions de francs. L'essentiel des crédits qui vous sont demandés aujourd'hui porte sur une réadaptation des traitements et salaires, dont l'inflation avait été sous-estimée, porte aussi sur des dépenses des charges énergétiques supplémentaires pour quelque 10 millions et pour des transformations et démolitions pour 8 millions de francs. Quant aux crédits d'investissements, ils seront essentiellement destinés aux lignes d'abonnés du téléphone et aux équipements de téléphonie.

A l'unanimité, la Commission des finances vous propose d'approuver ce supplément II au budget des PTT pour 1991.

*Entreten ist obligatorisch**L'entrée en matière est acquise de plein droit**Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Art. 1–3***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–3*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

103 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

91.055

SBB. Voranschlag 1992

CFF. Budget 1992

Botschaft und Beschlussentwurf vom 23. Oktober 1991 (BBI IV 641)
Message et projet d'arrêté du 23 octobre 1991 (FF IV 625)

Voranschlag 1992 und Mittelfristplan 1993–1997 der SBB
vom 18. September 1991
Budget 1992 et plan à moyen terme 1993–1997 des CFF
du 18 septembre 1991

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

Kategorie III, Art. 68 GRN – Catégorie III, art. 68 RCN

Zwygart, Berichterstatter: Es ist der Schwanengesang des Präsidenten der Verkehrskommission zu diesem Geschäft. Künftig werden die Geschäftsprüfungs- und die Finanzkommission über den Voranschlag der SBB zu sprechen haben. Die Verkehrskommission des Nationalrates hat am 5. November den Voranschlag der SBB für das Jahr 1992 eingehend geprüft. An der Sitzung nahmen auch Bundesrat Ogi als Vorsteher des EVED und der Präsident der Generaldirektion der SBB, Herr Hans Eisenring, teil.

Nun hat uns der Alltag wieder. Es ist so, dass – wie mit vielem in dieser Session – auch hier grosse Probleme auftauchen. Der Bundesrat zeigt in seiner Botschaft, die wir heute diskutieren, dass der Leistungsauftrag 1987 seine Zielsetzung nicht erreicht hat. Die Kommission teilt diese Auffassung. Trotz den grossen Leistungen des Bundes aufgrund des Leistungsauftrages 1987 ist der Voranschlag der SBB defizitär. Auch die Tarifierhöhungen genügen nicht, um die Kostensteigerung aufzufangen, so dass ein Fehlbetrag von 107 Millionen Franken für 1992 budgetiert ist. Der Kostendeckungsgrad der SBB ist erneut gesunken, und die Belastung des Bundeshaushaltes durch die SBB nimmt erneut zu. 1992 werden die Leistungen des Bundes 2,038 Milliarden Franken betragen. Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen: Uebernahme des Infrastrukturaufwandes 1,241 Milliarden Franken, Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen 758 Millionen Franken, Tarifierleichterungen 39 Millionen. Die Zunahme gegenüber dem Voranschlag 1991 beträgt 13,3 Prozent.

Diese Situation ist beunruhigend, weil sie zu einem Zeitpunkt auftritt, wo der Bund ohnehin schon grosse Budgetprobleme hat. Zudem zeigt der Mittelfristplan 1993–1997 eine weitere Verschlechterung und sieht in den SBB-Budgets nur Defizite vor.

Im Hinblick auf diese beunruhigende Lage sieht der Bundesrat eine Reihe von kurz- und mittelfristigen Massnahmen vor:

1. Auf die Ausrichtung einer Entschädigung für die Tarifierleichterungen im Personenverkehr im Ausmass von 22 Millionen Franken wird verzichtet. Dies betrifft besonders die Entschädigung für die Halbtaxabonnemente.

2. Der Infrastrukturaufwand der SBB wird um 26 Millionen Franken reduziert. Der Infrastrukturaufwand umfasst Verzinsung, Amortisation und baulichen Unterhalt der bisher getätigten Infrastrukturinvestitionen. Bei diesen Reduktionen wird die Belastung des Bundeshaushaltes auf 1990 Millionen Franken reduziert.

3. Die SBB müssen darlegen, mit welchem Personalbestand sie welche Leistungen erbringen können.

4. Die SBB werden aufgefordert, ihre Vorstellungen für einen zukünftigen Leistungsauftrag auszuarbeiten.

Die Kommission ist mit diesen vom Bundesrat vorgesehenen Massnahmen einverstanden und unterstützt sie. Die SBB werden aufgefordert, alle Anstrengungen zu unternehmen, um das Geschäftsergebnis zu verbessern.

Kurz vor der Kommissionssitzung haben die SBB ein Weissbuch veröffentlicht. Dieses steht heute aber nicht zur Diskussion. Im Geschäftsverkehrsgesetz und im Reglement des Nationalrates ist abschliessend festgehalten, welche Gegenstände vom Rat behandelt werden. Ein Bericht des Bundesrates könnte traktandiert werden, nicht aber ein Dokument der SBB. Das Weissbuch der SBB wäre zudem keine genügende Grundlage für eine echte politische Diskussion. Mit dem Dokument ist der Auftrag des Bundesrates, darzulegen, mit welchem Personal welche Leistungen erbracht werden können, nicht erfüllt.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen nehme ich zu einzelnen Positionen des Budgets Stellung.

1. Personalausgaben: Diese machen 56 Prozent der gesamten Ausgaben aus. Sie sind die Hauptursache des schlechten Voranschlages 1992. Sie weisen eine Zunahme von 19,4 Prozent gegenüber der Rechnung von 1990 auf. Das macht zusätzliche 583 Millionen Franken. Dieser Zuwachs ist weit grösser als derjenige der Einnahmen aufgrund der Tarifierhöhungen im Personen- und Güterverkehr. Die grossen Personalausgaben sind eine Folge des hohen Standards des Grundangebots. Die SBB haben das feinmaschigste und am dichtesten befahrene Eisenbahnnetz Europas. Deshalb sind die Personalbestände sehr hoch.

Weil das SBB-Personal dem Beamtengehalt unterstellt ist, können die SBB auch nicht das Lohnniveau beeinflussen. Fairerweise müssen wir aber bemerken, dass die SBB auch aufgrund des Arbeitsmarktes nicht einfach tiefere Löhne bezahlen können als die übrige Wirtschaft. Eine kurzfristige Lohnreduktion in Rezessionszeiten würde sich mittelfristig sehr ungünstig auswirken, weil die Leute ihr Vertrauen in den Arbeitgeber SBB verlieren würden.

Aufgrund des Bundesgesetzes über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes (Stellenplafonierung) muss das Parlament den Durchschnittspersonalbestand des kommenden Jahres mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag bewilligen. Dieser ist mit 38 800 Stellen um 1108 Stellen höher als gemäss Rechnung 1990. Als Ursache dieser Stellenvermehrung wird von den SBB zur Hauptsache die Mitte 1990 eingeführte Erhöhung der Zeitzuschläge für Nacharbeit genannt.

Wir werden bei der vom Bundesrat beantragten Revision des Arbeitszeitgesetzes wieder auf diese Fragen zu sprechen kommen. Wir verfügen zurzeit nicht über die Grundlagen, um die Höhe des notwendigen Personalbestandes beurteilen zu können.

2. Beitrag an den Infrastrukturaufwand: Gemäss Artikel 7 Absatz 2 des Bundesbeschlusses vom 9. Oktober 1986 über den Leistungsauftrag 1987 an die SBB hat der Bundesrat 1989 den Anteil der SBB am Infrastrukturaufwand für die Jahre 1990 bis 1992 auf 25 Millionen Franken festgelegt. Dieser Beitrag wurde als Minimum betrachtet. Der Bundesrat und das Parlament haben ihn für 1991 auf 45 Millionen Franken festgelegt. Heute müssen wir feststellen, dass die SBB für das laufende Jahr nicht in der Lage sind, diesen Beitrag zu erwirtschaften. Das gleiche gilt auch für das kommende Jahr. Das zeigt, dass der Leistungsauftrag 1987 teilweise ein Misserfolg ist.

1992 wird der gesamte Kostendeckungsgrad der SBB unter 80 Prozent liegen. Dieses Resultat ist unbefriedigend und entspricht nicht dem Postulat Ihrer Verkehrskommission vom 8. November 1990, das allerdings vom Rat noch nicht behandelt worden ist. Sie finden das Postulat auf der Fahne; es sollte heute behandelt werden. Es verlangt, dass die kommenden Mittelfristpläne einen unveränderten Nettokosten-Deckungsgrad vorsehen.

Diese Lage hat in der Kommission Bedenken für die Zukunft geweckt. Trotz einer Zunahme des Personenverkehrs um 9,8 Prozent und des Güterverkehrs um 7 bis 9 Prozent ist es unwahrscheinlich, dass die Tendenz geändert werden kann.

3. Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen: Diese Abgeltung ist eine Entschädigung für bestellte Leistungen und gilt deshalb als Verkehrsertrag. Der Bund hat hier eine Einflussmöglichkeit. Zurzeit wird eine Abgeltung für drei Bereiche ausgerichtet: für den regionalen Personenverkehr, für den Hucklepackverkehr und für die Tarifierleichterungen.

Zum regionalen Personenverkehr: Mit einem durchschnittlichen Kostendeckungsgrad von 23 Prozent ist der regionale Personenverkehr für den Bundeshaushalt eine grosse Belastung. Die Abgeltung beträgt für 1992 670 Millionen Franken, d. h. 11,7 Prozent mehr als 1991. In der Abgeltung ist kein Anteil für die Infrastruktur enthalten. Diese wird vom Bund separat bezahlt. Die Kommission ist der Ansicht, dass es nutzlos ist, um jeden Preis die Kosten des regionalen Personenverkehrs durch losgelöste, einzelne Rationalisierungsmassnahmen zu reduzieren zu wollen. Hingegen muss im Rahmen des neuen Leistungsauftrages der ganze regionale Personenverkehr überprüft werden. Dabei müssen auch neue Zielsetzungen formuliert werden.

Zum Hucklepackverkehr: Der Hucklepackverkehr umfasst den begleiteten und den unbegleiteten Hucklepackverkehr. Im Hinblick auf die jüngsten Entscheide der EG für eine gesamteuropäische Verkehrspolitik im Bereich des kombinierten Verkehrs scheint der Zuwachs bei der Abgeltung gerechtfertigt. In der Abgeltung von 88 Millionen Franken für den Hucklepackverkehr sind auch die Kosten für Rollmaterial, insbesondere Lokomotiven, und für feste Anlagen enthalten.

Zu den Tarifierleichterungen: Mit dem Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1986 über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr wurde ein Rahmenkredit von 520 Millionen Franken bewilligt, um den Preis verschiedener Abonnemente, besonders des Halbtaxabonnementes, zu reduzieren zu können. Zudem werden auch für Gütertransporte ab den Rheinhäfen in Basel Verbilligungsfahrten gewährt. Der Ertragsausfall aufgrund dieser Tarifreduktion im Personenverkehr wird für 1992 auf 22 Millionen Franken geschätzt. Im Hinblick auf die Budgetprobleme für 1992 wird aber der Bund keine Entschädigung für die Tarifmassnahmen im Personen-

verkehr bezahlen, wohl aber für diejenigen im Güterverkehr; diese machen 17 Millionen Franken aus. Die Verkehrskommission stimmt dieser Sparmassnahme zu.

4. Kapitalkosten: Die hohen Kapitalkosten, d. h. Zinsen und Abschreibungen, belasten auch das Budget 1992 schwer. Für die Zinsen sind 623,5 Millionen Franken vorgesehen, 35,6 Prozent mehr als in der Rechnung 1990. Dieser Zuwachs hat seinen Hauptgrund darin, dass neue Bundesanleihen zu relativ hohen Zinsen aufgelegt wurden. Weil viel Zeit vergeht, bis eines der vielen neuen Bauprojekte realisiert und dem Betrieb übergeben werden kann, fliessen während einiger Zeit keine Einnahmen aufgrund der Investition. Die Abschreibungskosten bleiben eher stabil, weil sie der Zunahme der abgeschlossenen Investitionen in der Bilanz entsprechen.

Die hohe Belastung aufgrund der Folgekosten der Investitionen hat die Kommission beunruhigt, besonders weil diese Belastung in den nächsten Jahren noch zunehmen wird. Allerdings wäre es nun falsch, grundsätzlich bei den Investitionen für den öffentlichen Verkehr Abstriche zu machen. Während langer Zeit standen die Eisenbahninvestitionen nicht im Vordergrund des öffentlichen Interesses, jetzt, nachdem sich dies geändert hat, müssen auch die nötigen Mittel bereitgestellt werden. In diesem Sinne müssen «Bahn 2000», der Hucklepackkorridor und die neuen Alpentransversalen realisiert werden, und es wäre eine falsche Vereinfachung, wenn man die Finanzmittel für die Investitionen reduzieren würde, um kurzfristig ein besseres Resultat zu erhalten. Das entbindet jedoch die SBB nicht von der Pflicht, den Planungs- und Baukosten grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Es ist auch zu prüfen, ob mittelfristig eine separate Trägerschaft für die Investitionen zu einer kostengünstigeren Bauweise führen würde. Zudem bleibt das Unbehagen im Parlament, weil wir nichts zu den Investitionen zu sagen haben – im Gegensatz zu allen anderen vom Bund bezahlten Investitionen –, sondern nur am Schluss die Rechnung präsentiert erhalten.

5. Mittelfristplan 1993–1997: Die französische Zeitschrift «La vie du rail» hat die verschiedenen europäischen Bahnen nach bestimmten Kriterien benotet. Im Gesamtdurchschnitt haben die SBB nach dieser Bewertung die besten Noten. Das ist erfreulich. Erfreulich ist auch die Zunahme des Personenverkehrs und des kombinierten Verkehrs. Die Perspektiven des Mittelfristplanes sind aber dennoch pessimistisch.

Die Kommission stellt fest, dass das der SBB gesteckte Ziel, zumindest die reinen Betriebskosten im marktwirtschaftlichen Bereich zu erwirtschaften, nicht erreicht wird. Die Zahlen des Mittelfristplanes gehen nicht mehr von dieser Zielvorgabe aus. Dieser Entwicklung muss mit wohlüberlegten Massnahmen entgegengewirkt werden, ohne aber gleich die Zielsetzung über Bord zu werfen. Die Kommission unterstützt die vom Bundesrat formulierten Absichten in bezug auf den Personalbestand, die Tarifpolitik, den Wagenladungs- und Stückgutverkehr.

Ich komme zu den Schlussbemerkungen: Die soeben dargestellte Situation der SBB scheint düster und pessimistisch zu sein. Es ist leider eine Tatsache, dass das Budget 1992 offenlegt, dass der Leistungsauftrag 1987 ein Misserfolg ist und dass die SBB den Auftrag, den sie damals selbst vorgeschlagen haben, nicht erfüllen konnten.

Aber wir müssen die Situation auch in grösserem Zusammenhang sehen. In ganz Europa und in der Schweiz wurde gerade in der letzten Zeit, in der sich die Lage der SBB verschlechtert hat, von breiten Kreisen erkannt, welche Bedeutung die Eisenbahn in Zukunft haben muss, wenn wir den totalen Verkehrsmarkt vermeiden wollen.

Der Voranschlag, der uns heute vorliegt, ist der Preis für eine gute Verkehrsbedienung auf dem ganzen Netz der SBB. Es ist klar, dass sich die SBB um eine straffe Budgetdisziplin bemühen müssen. Aber sie werden auch so kaum schwarze Zahlen erreichen. Wir müssen uns einmal die Ursachen der heutigen Situation ansehen: Seit den zwanziger und dreissiger Jahren dieses Jahrhunderts haben die europäischen Staaten das Strassennetz ausgebaut, ohne für eine entsprechende Kostendeckung aus dem Strassenverkehr zu sorgen. Zum Teil wurden diese Strassen aus militärischen Gründen gebaut, zum Teil als Wirtschaftsförderung, als Massnahme gegen die

Arbeitslosigkeit. Falls es neue Sofortprogramme geben würde, könnte man auch einmal an die Eisenbahn denken.

Die meisten Staaten waren sehr zurückhaltend bei der fiskalischen Belastung des Strassenverkehrs, besonders des Güterverkehrs. Auch heute noch wird in den meisten Ländern Europas das Dieselöl weniger belastet als das Benzin, obwohl der Energiegehalt und der Wirkungsgrad beim Dieselöl höher sind.

Auch in der Schweiz wurde ein Teil der Strassen aus allgemeinen Haushaltsmitteln finanziert, besonders die Gemeindestrassen, aber auch die Kantonsstrassen. In den sechziger und siebziger Jahren hat auch der Bund 1,2 Milliarden Franken aus allgemeinen Mitteln, d. h. nicht aus zweckgebundenen Treibstoffzöllen, für die Nationalstrassen bezahlt.

Bei der Bahn ging man aber lange davon aus, dass der Benützer alle Kosten decken müsse. Damit kam es zum Preisgefälle. Die Bahn wurde im Verhältnis zum Auto zu teuer und muss deshalb heute subventioniert werden. Dazu kommt, dass der Strassenverkehr von der Massenproduktion profitieren konnte. Die Kosten für Beschaffung und Betrieb eines Privatautos, Lastwagens oder Cars sind in den letzten vierzig Jahren weit weniger gestiegen als die Kosten bei der Bahn, wo die Personalkosten und die Aufwendungen für Rollmaterial viel stärker angewachsen sind.

Diese ungleiche Kostenentwicklung führte dazu, dass der Verkehr auf der Strasse viel stärker zunahm als auf der Schiene. Die Preise der Bahn mussten besonders im Güterverkehr gesenkt werden, damit die Bahnen nicht unbeladen fahren mussten. Die Erträge der SBB aus dem Güterverkehr sind heute pro Tonne nominal 6 Prozent tiefer als 1973. Diese Ertragsausfälle müssen direkt oder indirekt vom Staat getragen werden.

Um bei den Preisen wieder ein Gleichgewicht zu erhalten, müssen die Betriebskosten des Autos erhöht werden. Es ist nutzlos, einfach die Preise der Bahn anzuheben, solange die Benutzung der Strasse nicht teurer wird. Die Schweiz kann das aber nicht im Alleingang tun und die Treibstoffzölle so erhöhen, dass die Bahn schliesslich wieder konkurrenzfähig wird. Es braucht ein europäisches Konzept. Innerhalb der EG besteht die Absicht, europaweit eine einheitliche Mindestbelastung des Treibstoffes vorzuschreiben, damit sich die einzelnen Länder nicht gegenseitig unterbieten. Das ist aber noch nicht realisiert. Generell tendieren alle europäischen Länder auf höhere Belastungen im Strassenbereich. Ich hoffe, dass der Bundesrat das Seinige dazu beitragen wird.

Auch im Bereich der Siedlungsplanung war die Politik der letzten vierzig Jahre für die Konkurrenzsituation der Bahnen eher ungünstig.

Der neue Leistungsauftrag sollte 1995 in Kraft treten. Die Ausarbeitung dieses Leistungsauftrages wird dem Parlament Gelegenheit geben, die von den SBB erwarteten Leistungen zu definieren und den dafür notwendigen Preis festzulegen. Dabei wird auch die ganze finanzielle und organisatorische Struktur der Bahn neu bestimmt werden können.

In diesem Sinne beantragt Ihnen Ihre Verkehrskommission, den Voranschlag 1992 der SBB zu genehmigen. Der entsprechende Bundesbeschluss ist gegenüber dem Entwurf des Bundesrates nur redaktionell geändert, gibt aber den Geist wieder, in dem wir beraten haben.

Die Kommission beantragt, in Artikel 3 des Bundesbeschlusses den Ausdruck «mit Beunruhigung» aufzunehmen. Wenn schon das Parlament den Mittelfristplan nur zur Kenntnis nehmen kann, soll wenigstens gesagt werden, was man davon denkt.

Weiter beantragt Ihnen die Kommission, das Postulat, das Sie auf der Fahne finden, zu überweisen.

M. Theubet, rapporteur: La Commission des transports et du trafic a examiné le 5 novembre dernier le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1992, et ce en présence notamment de M. Ogi, conseiller fédéral, et de M. Eisenring, directeur général des CFF.

Dans son message, le Conseil fédéral dresse un constat d'échec que nous ne pouvons que partager. Le mandat de prestations 1987 n'a pas réussi à équilibrer les comptes des

CFF. Malgré les relèvements tarifaires prévus, les produits ne suffiront plus à couvrir la nouvelle hausse des charges, provoquant ainsi un déficit de 107 millions pour 1992. Le rendement de l'entreprise ayant à nouveau baissé, il en résulte une nouvelle augmentation de la charge financière de la Confédération, laquelle devrait atteindre la somme de 2 milliards 38 millions l'année prochaine, soit 1241 millions pour la prestation d'infrastructure, 758 millions destinés à l'indemnité pour prestations de service public et 39 millions destinés à l'indemnité pour les allègements tarifaires. Cela représente une augmentation de 13,3 pour cent par rapport au budget de 1991. Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle se produit à un moment où la Confédération doit elle-même faire face à d'importantes difficultés budgétaires. D'autre part, le plan à moyen terme 1993-1997 va en se détériorant et n'affiche que des déficits pour les années à venir. Pour parer à cette évolution inquiétante, le Conseil fédéral envisage un certain nombre de mesures à court et à moyen terme.

Premièrement, les CFF sont tenus de réduire de 48 millions la charge qu'ils imposent à la Confédération, la ramenant ainsi à 1990 millions, en touchant deux domaines précis, à savoir 22 millions pour les mesures tarifaires dans le trafic voyageurs – cette réduction concernant en particulier les indemnités pour les abonnements demi-tarif – et 26 millions pour les charges d'infrastructure, cette mesure devant affecter les amortissements, le paiement des intérêts et les frais d'entretien des investissements déjà réalisés. Deuxièmement, les CFF doivent déterminer avec quel effectif de personnel ils peuvent fournir des prestations et lesquelles. Troisièmement, les CFF feront des propositions pour l'élaboration d'un nouveau mandat de prestations.

Votre commission approuve ces mesures, tout en demandant aux responsables de la Régie de faire preuve de toute la rigueur nécessaire dans la gestion de leur entreprise. Un Livre blanc sur l'avenir des CFF a été présenté aux médias le 1er novembre dernier. Celui-ci ne fait pas l'objet du débat de ce jour. En effet, ni la loi sur les rapports entre les conseils, ni le règlement du Conseil national ne nous autorisent à traiter un document émanant des CFF, sans qu'il soit accompagné d'un rapport du Conseil fédéral. Sous sa forme actuelle, le Livre blanc ne constitue pas une base suffisante pour permettre une véritable discussion politique. Il ne peut en tout cas pas donner mission au Conseil fédéral d'établir quelles prestations peuvent être fournies par les CFF, et avec quel personnel.

Permettez-moi maintenant de reprendre, en les détaillant un peu, certains points qui viennent d'être évoqués. Tout d'abord, les dépenses de personnel. Elles représentent le 56 pour cent des charges et sont la cause principale du résultat défavorable annoncé, avec une augmentation de 583 millions, soit 19,4 pour cent par rapport à 1991. Les dépenses croissent plus rapidement que les recettes, malgré la hausse des tarifs dans le secteur des voyageurs et des marchandises. Il s'agit là d'une conséquence directe de l'offre élevée – nous avons la desserte et la structure de réseau la plus dense d'Europe – qui nécessite des effectifs importants. Les automatismes d'adaptation en matière salariale, sur lesquels les CFF n'ont aucune prise, accroissent fortement les dépenses. D'autre part, nous devons constater que, compte tenu du marché du travail, les CFF ne pourraient pas verser des salaires inférieurs à ceux de l'économie privée. En effet, une réduction des salaires en période de récession pourrait avoir des effets pervers à moyen terme, les salariés perdant confiance dans leur employeur.

Conformément aux mesures instituées pour équilibrer les finances fédérales, le Conseil fédéral doit soumettre au Parlement l'effectif budgétisé du personnel, lequel est de 38 802 agents pour 1992, c'est-à-dire une augmentation de 1108 par rapport aux comptes de 1990. Cet accroissement est dû essentiellement à l'amélioration des suppléments de temps pour le service de nuit, en vigueur depuis le 1er juin 1990. Ce point sera à nouveau discuté lors de la révision de la loi sur la durée du travail dans les entreprises de transports publics. Actuellement, nous ne disposons pas des éléments nécessaires pour plafonner l'effectif du personnel. Notons que ce dernier a diminué de 5,5 pour cent depuis 1974, où l'on comptait 41 031 col-

laborateurs. A titre de comparaison, les PTT ont vu, durant la même période, s'accroître le nombre de leurs agents de 28 pour cent.

Ces quelques chiffres ont pour but de montrer que le maintien des prestations actuelles laisse une marge de manoeuvre extrêmement étroite aux CFF pour comprimer leurs dépenses de personnel. Conformément au mandat de prestations 1987, le Conseil fédéral a fixé, en 1989, à 25 millions de francs la contribution annuelle d'infrastructure qui devrait être versée par les CFF pour les trois prochaines années. Ce montant considéré comme un minimum aurait dû atteindre 45 millions en 1991. Aujourd'hui, force est de constater qu'on est loin du compte puisque les CFF se trouvent dans l'impossibilité de fournir cette contribution et qu'il en ira de même dans les années à venir. Ceci démontre en partie l'échec du mandat de prestations.

En 1992, le taux net de couverture des charges sera pour la première fois inférieur à 80 pour cent. Ce résultat n'est pas conforme au postulat de votre commission, non encore traité, mais que nous vous recommandons d'adopter. Cette situation n'est pas sans inspirer une vive inquiétude au sein de la commission. En dépit de nouveaux relèvements tarifaires, de l'ordre de 9,8 pour cent dans le secteur voyageurs et de 7 à 9 pour cent dans celui des marchandises, il est en effet peu probable que la tendance actuelle puisse s'inverser.

L'indemnité pour les prestations de service public, qui correspond au dédommagement de l'offre commandée, est un élément du produit des transports. Elle détermine donc l'influence de la Confédération sur la gestion des CFF. Actuellement, trois domaines bénéficient de ce soutien direct: le transport régional des voyageurs, le ferroutage et la politique tarifaire. Avec un taux de couverture des coûts atteignant en moyenne 23 pour cent, le transport régional des voyageurs représente une lourde charge pour la Caisse fédérale, 670 millions pour 1992, soit une hausse de 11,7 pour cent par rapport à cette année. Cette indemnité ne comprend aucune participation aux frais d'infrastructure, lesquels sont payés séparément par la Confédération. Lors de l'élaboration du nouveau mandat de prestations, il sera absolument nécessaire de revoir l'ensemble de la politique du trafic régional et de fixer de nouveaux objectifs adaptés à la réalité.

Le ferroutage comprend le trafic combiné accompagné et le trafic combiné non accompagné. Au vu des récentes décisions prises et des taux de croissance élevés enregistrés par les CFF l'année dernière, l'indemnité fédérale – 88 millions de francs – nous paraît appropriée. Elle comprend aussi les coûts pour le matériel roulant, telles les locomotives nécessaires à l'exploitation des installations fixes de déchargement.

Conformément à l'arrêté fédéral sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics, une enveloppe de 520 millions de francs a été allouée pour réduire le prix de certains abonnements, notamment celui à demi-tarif. Ce montant permet également de concéder des allègements tarifaires pour le transport de marchandises depuis les ports de Bâle. Ces mesures qui ont une validité de six ans prendront fin le 31 décembre de l'année prochaine.

Le Conseil fédéral a fixé le manque à gagner pour le trafic voyageurs à 22 millions. En raison de ses difficultés budgétaires, la Confédération renonce à verser cette indemnité aux CFF. Mais, par contre, celle en faveur du trafic marchandises – 17 millions de francs – est maintenue. Votre commission approuve cette mesure d'économie.

En ce qui concerne les frais de capitaux, c'est-à-dire les intérêts et amortissements, ils pèseront très lourdement dans le budget 1992. Ils s'élèveront à 623,5 millions pour les intérêts, soit une augmentation de 35,6 pour cent par rapport à 1991. Cette dernière est due principalement aux nouveaux emprunts contractés auprès de la Confédération à des taux relativement élevés. En outre, comme il s'écoule souvent plusieurs années jusqu'à la mise en service des projets en construction, aucun produit ne peut en être retiré durant ce laps de temps. Quant aux amortissements, leur progression correspond à l'accroissement des immobilisations au bilan et ils peuvent être considérés comme minimaux avec un taux moyen pondéré de 3,5 pour cent.

Ces coûts élevés de capital préoccupent la commission d'autant plus qu'ils grèveront davantage les comptes des CFF au cours des prochaines années. Cependant, nous devons être conscients qu'au moment où les chemins de fer retrouvent un second souffle, après avoir été quelque peu en retrait sur la scène de la politique des transports, il convient de leur donner les moyens nécessaires pour y tenir leur futur rôle. Dans ce sens, RAIL 2000, le corridor de ferroutage, les transversales alpines doivent être réalisés. Il serait simpliste de vouloir réduire massivement les investissements afin de réaliser de meilleurs résultats à court terme. Cette manière de voir ne doit toutefois pas empêcher les CFF d'accorder toute leur attention aux coûts de la planification et de l'exécution des projets.

J'en viens au plan à moyen terme 1993–1997. Alors même que les CFF se hissent en tête du palmarès européen du train, établi par une revue spécialisée française – ce dont nous les félicitons vivement – alors même que le trafic voyageurs s'est développé de manière réjouissante et que les perspectives du trafic combiné sont bonnes, leurs résultats, selon la planification, doivent être revus à la baisse.

La commission estime que l'objectif fixé aux CFF, visant notamment à la couverture de leurs coûts d'exploitation, ne sera pas atteint. Les chiffres du plan ne correspondent d'ailleurs plus aux conditions financières arrêtées par le Conseil fédéral. Il conviendra donc de corriger cette évolution, sans porter atteinte au mandat actuellement assigné aux CFF, ce qui ne sera pas facile. A cet effet, la commission approuve les recommandations du Conseil fédéral concernant le plafonnement de l'effectif du personnel, la politique tarifaire, le trafic marchandises de détail et par wagons complets.

J'en arrive maintenant aux conclusions. Le tableau que nous venons de dresser est plutôt sombre, mais il ne fait que refléter la réalité. Du reste, l'avenir des CFF est lié directement ou indirectement à l'avenir financier de la Confédération. Il est vrai également que le budget 1992 des CFF marque en quelque sorte l'échec du mandat de prestations. Toutefois, cette interprétation doit être placée dans un contexte plus large. Comme cela a déjà été relevé, la détérioration du résultat économique des chemins de fer intervient au moment où le rail connaît à nouveau les faveurs d'une majorité de la population, dans notre pays et ailleurs en Europe.

Le budget qui nous est soumis aujourd'hui représente le prix à payer pour maintenir des prestations de qualité sur l'ensemble du réseau. Dans cette situation, les CFF devront évidemment faire preuve d'une rigueur exemplaire dans le respect du budget, mais ils ne parviendront vraisemblablement pas à ramener le compte d'exploitation dans les chiffres noirs. L'élaboration du nouveau mandat de prestations, qui entrera en vigueur en 1995, donnera au Parlement l'occasion de se prononcer sur les services qu'il attend des CFF et sur le prix qu'il consent à mettre en contrepartie. Ce débat permettra de revoir fondamentalement la situation financière de la régie.

Cela étant, la commission vous propose d'approuver le budget des CFF pour 1992, d'accepter l'arrêté avec les modifications rédactionnelles qu'elle y a apportées ainsi que son postulat visant à présenter le plan à moyen terme avec un taux de couverture des coûts nets constant. Je vous en remercie.

Fischer-Seengen: Die FDP-Fraktion hat mit Besorgnis vom Voranschlag 1992 der SBB samt Botschaft des Bundesrates und Mittelfristplan Kenntnis genommen.

Erstmals wird auf die Erhebung eines Infrastrukturbeitrages der SBB verzichtet. Auch nach der Kürzung des Budgets durch den Bundesrat um 48 Millionen gegenüber dem Antrag der SBB resultiert ein Fehlbetrag von 107 Millionen Franken. Der Anstieg der Belastung des Bundes wächst auf nahezu 2 Milliarden Franken im Jahre 1992. Die Einnahmen-Ausgaben-Schere öffnet sich bei den SBB jährlich weiter. Ein Ende ist nicht abzusehen.

Angesichts der starren Vorgaben aufgrund des Leistungsauftrages und anderer Vorschriften sind Verbesserungen am Budget über jene 48 Millionen des Bundesrates hinaus kaum möglich. Die freisinnige Fraktion verzichtet deshalb darauf, Anträge auf Ausgabenkürzungen oder gar auf Rückweisung des Voranschlages zu stellen. Immerhin unterstützt sie den

Antrag der Kommission, wonach der Mittelfristplan nicht einfach hingenommen, sondern «mit Beunruhigung» zur Kenntnis genommen wird.

Das dem Parlament vorgelegte Budget der SBB ist alarmierend. Neben der massiven Ausgabenexplosion, besonders im Personalsektor, und den damit nicht schritthaltenden Einnahmen haben die Teuerung und die Zinshausse wesentlich zur Verschärfung der Situation beigetragen. Wenig wahrscheinlich, meine ich allerdings, ist – so die Vermutung des Präsidenten der Verkehrskommission –, dass die seinerzeitige Finanzierung eines Teils der Kantons- und Gemeindestrassen zur Verschlechterung der Situation der SBB beigetragen hat.

Daneben ist aber festzuhalten, dass die SBB ihre Aufgabe im Rahmen der Aufträge der politischen Gremien samt Zusatzwünschen erfüllen. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass die Verantwortlichen der SBB seit Jahren vor dieser Entwicklung gewarnt haben.

Mögliche Ausgabenreduktionen könnten bei den beschleunigten Umstellungen auf Bus oder durch die Aufgabe von unrentablen Leistungen, wie beispielsweise Cargo-Domizil, erzielt werden. Solche Massnahmen treffen aber regelmässig auf heftigen politischen Widerstand. Die Kritik ist deshalb nicht am Geschäftsgebaren der SBB, sondern an den Vorgaben anzubringen. Vielmehr verdient das Personal der SBB Anerkennung für die Leistungen, die es unter schwierigen Bedingungen erbringt. Gegenstand künftiger Diskussionen müssten somit die längerfristigen Perspektiven der SBB und weniger das Budget für das nächste Jahr bilden.

Ende 1994 läuft der heute gültige Leistungsauftrag aus, den sogar die Verantwortlichen der SBB als gescheitert bezeichnen.

Spätestens auf diesen Zeitpunkt müssen Funktion und Struktur der SBB grundlegend neu geregelt sein. Dabei müssen wir uns im klaren sein: Mit den herkömmlichen Mitteln und Methoden lassen sich die SBB nicht sanieren. Man kann nicht dauernd von den SBB unternehmerisches Handeln nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen verlangen und gleichzeitig durch politische Auflagen dieses unternehmerische Handeln systematisch verunmöglichen. Es stellt sich deshalb die Frage, ob sich mit einer Aufteilung der SBB-Aktivitäten in einen unternehmerischen und einen Auftragsteil eine bessere Ordnung erzielen liesse.

Auch die Frage einer Privatisierung und jene einer allfälligen Aufgabe des Beamtenstatus für Angestellte der SBB wären seriös zu prüfen.

Im Zuge der Sanierung der SBB werden weitreichende, zum Teil schmerzliche politische Entscheide fällig, die indessen nicht von den Verantwortlichen der SBB, sondern von den politischen Gremien, d. h. auch vom Parlament, gefällt werden müssen.

Ein «Weiterwursteln» im bisherigen Stil lässt sich auf keinen Fall verantworten. Der heutige Zustand ist nicht nur für das Parlament unerträglich, sondern wirkt auf die Verantwortlichen der SBB deprimierend und demotivierend.

Aus diesem Grund soll der Bundesrat in einem Postulat aufgefordert werden, dem Parlament seine grundlegenden Überlegungen für die Zukunft der SBB rechtzeitig darzulegen, so dass wir die Gelegenheit haben, die Weichen frühzeitig, vor dem Auslaufen des Leistungsauftrags 87, zu stellen.

Im Sinne dieser Überlegungen beantragt Ihnen die freisinnige Fraktion einstimmig, den SBB-Voranschlag 1992 gemäss Antrag der Kommission zu genehmigen.

M. Béguelin: Le groupe socialiste vous invite à accepter le budget des CFF pour 1992. Nous l'acceptons comme un budget de transition entre deux situations; d'une part, l'échec reconnu et patent du mandat de prestations 1987, d'autre part, une situation nouvelle à trouver dans les meilleurs délais pour surmonter les contradictions politiques actuelles du secteur des transports. Quelques réflexions politiques précisément sont indispensables ici.

Les parlementaires de la précédente législature savent que l'évolution en cours depuis trois à quatre ans avec les CFF ne pouvait que conduire à l'impasse financière. L'année dernière

déjà, le message sur le budget mentionnait: «Il sera nécessaire de revoir la situation financière des CFF de fond en comble lors de l'établissement du prochain mandat de prestations». L'inflation a accéléré le processus et, aujourd'hui, nous sommes au fond de l'impasse. Comment en sortir? C'est exclusivement une question politique.

En acceptant RAIL et BUS 2000, le peuple a manifesté sa volonté de développer les transports publics. Il a aussi confirmé sa volonté d'achever le réseau des routes nationales, mais le même peuple a rejeté la politique coordonnée des transports. Ainsi, les investissements du rail et de la route s'effectuent en parallèle, en totale indépendance, et la charge de ces investissements se répartit aussi de manière opposée. Côté rail, les intérêts chargent immédiatement les comptes des CFF; côté route, les charges passent par les droits de douane sur les carburants dont les coûts ont baissé ces dix dernières années. Ainsi, pour les usagers des transports publics, les coûts prennent l'ascenseur, alors que du côté routier ils ont descendu avant de remonter aujourd'hui d'une ou de deux marches. Sur un marché libre, cette situation est insoutenable à terme pour les entreprises de transports publics. Les CFF, prenant leurs responsabilités d'entreprise nationale, ont dénoncé cette évolution avec leur Livre blanc; ils ont bien fait.

Au classement européen de la qualité des prestations et du fonctionnement des entreprises, les CFF sont en tête, comme l'a démontré l'enquête de l'hebdomadaire français *La Vie du Rail*. C'est la preuve objective que les CFF font bien le travail que nous leur demandons. Mais il faut relever que parmi les dix critères de classement il en est un où les CFF sont tout en queue: il s'agit du prix des billets. Les CFF sont, avec les Suédois, le réseau le plus cher d'Europe. C'est aussi la preuve que la marge de manoeuvre laissée par le marché est très réduite. Elle l'est d'autant plus qu'il n'est pas tenu compte dans ces comparaisons de l'augmentation de 10 pour cent déjà décidée pour mai 1992. Que dire alors du projet du Conseil fédéral de supprimer les subventions pour les pendulaires et les abonnements à demi-tarif? Les usagers des transports publics et l'opinion publique ne comprennent pas du tout les intentions de notre gouvernement qui contredisent tous les efforts d'encouragement des transports publics.

Maintenant, le Conseil fédéral et le Parlement exigent des CFF la réalisation de RAIL 2000 dans les délais prévus, la réalisation du couloir de ferroutage pour 1994, la réalisation également pour les autres grandes agglomérations de concepts S-Bahn analogues à celui de Zurich. Je ne parle pas des nouvelles transversales alpines et des raccordements aux réseaux européens à haute performance. Ces réalisations sont des exigences politiques cumulées que l'entreprise des CFF, si elle était privée, ne pourrait pas accepter dans les conditions imposées. Je rappelle que, jusqu'à l'an 2000, les dettes cumulées prévues pour les CFF atteindront le double du chiffre d'affaires. La Confédération avance bien l'argent, mais sous la forme de prêts soumis aux taux d'intérêts du marché. Et l'entreprise ne peut espérer de recettes supplémentaires que dans une douzaine d'années au mieux. Comment pourrait-elle équilibrer ses comptes dans ces conditions?

Au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, on a tendance à dire du Livre blanc des CFF qu'il analyse bien la situation mais qu'il n'apporte pas de solution. Je rappelle que le problème est exclusivement politique; il appartient donc à la politique de le résoudre. Je vois trois axes possibles. Premièrement, rapprocher les coûts de la route de ceux du rail. Le rail englobe la totalité ou presque des coûts sociaux qu'il occasionne: protection de l'environnement, sécurité, etc. Du côté de la route, on est très loin du compte. Bien sûr, cette démarche de rapprochement des coûts doit être harmonisée à l'échelon européen. Deuxièmement, régler l'endettement croissant des CFF dans le sens des normes européennes en préparation. Par exemple, l'Union internationale des chemins de fer a également publié un Livre blanc. Elle propose entre autres des règles uniformes pour l'apurement des dettes des réseaux. Troisièmement, fixer avec précision ce que la politique exige des CFF et ce que nous allons laisser au marché libre après réalisation des deux points précités.

Je rappelle qu'en ce qui concerne les prestations, nous sommes liés par des promesses faites au peuple, en particulier au sujet de la desserte de base des régions.

On ne peut pas attendre 1994, échéance de l'actuel mandat de prestations, pour réaliser les trois éléments précités. Il faut se mettre au travail en 1992 déjà. Sur ce point, j'aimerais que M. Ogi, conseiller fédéral, nous renseigne sur le planning qu'il prévoit.

Encore un mot à propos du trafic régional: pour 1992, le budget prévoit une augmentation de 70 millions de francs pour ce trafic. C'est un signe concret que si des adaptations sont nécessaires, d'entente avec les cantons concernés évidemment, il ne saurait être question d'une remise en cause généralisée de ce trafic. Je demanderai également à M. Ogi, conseiller fédéral, de bien préciser ce point-là.

En résumé, le groupe socialiste vous invite à accepter le budget de transition des CFF pour 1992.

Dünki: Die Fakten sind bekannt: Die Referenten haben Ihnen umfassend dargelegt, dass die finanzielle Situation unserer Staatsbahnen alles andere als rosig ist und dass Massnahmen ergriffen werden müssen, damit die Bundesbahnen nicht noch weiter in die roten Zahlen absacken.

Die LdU/EVP-Fraktion schliesst sich vollumfänglich den Ueberlegungen der Verkehrskommission an. Den mahnenden Worten des Präsidenten und des welschen Sprechers haben wir an und für sich nichts beizufügen. Persönlich kann ich nur sagen: Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.

Wenn wir ehrlich sein wollen, müssen wir festhalten, dass der früher beschlossene und heute noch gültige Leistungsauftrag wirklich nicht das Ei des Kolumbus war. Er ist in der heutigen Zeit zu unrealistisch und daher gar nicht durchführbar. Man kann auch hier nicht den Fünfer und das Weggli haben. Es ist völlig ausgeschlossen, dass die SBB weitgehend selbsttragend sein können. Wenn wir das wollen, geht es nicht anders, als dass wir die Tarife massiv erhöhen, und wenn wir das wieder tun, wird die Bahn für viele unattraktiv. Weniger Passagiere und weniger Güter bedeuten automatisch weniger Einnahmen. Ich bin überzeugt, dass trotz höheren Preisen letztlich eine schlechtere Ertragslage resultieren würde. Das kann und darf nicht das Ziel unserer Bestrebungen sein. Der Verwaltungsrat der SBB und der Bundesrat müssen in dieser Beziehung vorsichtig und ausgewogen handeln, sonst geht der Schuss hinten hinaus.

Ich bin überzeugt, dass uns die Bahnen auch in Zukunft viel kosten werden, wenn sie ihren Auftrag zum Wohl unseres Landes richtig erfüllen. Bei diesem Bereich muss man das Ganze sehen. Die Bahnen sind nicht einfach ein Unternehmen. Sie erfüllen vor allem eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe. Wir alle profitieren von ihnen, auch wenn wir völlig autofreundlich eingestellt sind. Nur einige Beispiele: ohne Bahnen keine Post. Auch unsere Armee braucht die Bahnen. Ohne Bahnen ist die vielgepriesene Mobilität undenkbar. Darum dürfen uns die Bahnen auch etwas kosten. Es ist lediglich eine Frage des Masses.

Ein neuer Leistungsauftrag drängt sich auf, und zwar relativ schnell; hier sind wir sicher alle gleicher Meinung. Er darf aber nicht aus einer einseitigen Optik, z. B. nur jener der finanziellen Lage des Bundes, heraus entstehen. Die Bedeutung und der volkswirtschaftliche Nutzen der Bundesbahnen müssen im Vordergrund stehen.

Zur Tarifgestaltung: Bekanntlich gibt es treue Bahnkunden, und es gibt sporadische Bahnbenützer. Sporadische Bahnbenützer sind zum Beispiel jene Parlamentarier, die im Normalfall mit dem Auto nach Bern fahren, aber auf die Bahn umsteigen, wenn die Witterungsverhältnisse schlecht sind: bei Eis, Schnee, Nebel usw. Diejenigen, die das öffentliche Transportmittel nur dann benützen, wenn das Autofahren zu grosse Risiken mit sich bringt, sollten meines Erachtens einen beträchtlich höheren Preis als die guten Kunden bezahlen. Das Mengenrabattsystem sollte bei der Bahn noch besser zum Tragen kommen als bisher. Für das Telefon ist auch ein Grundbeitrag zu entrichten, ob man viel oder weniger telefoniert. Die Bahn ist nicht nur für den Notfall da.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch auf einen weiteren Umstand, der mir zu denken gibt, hinweisen: Ich komme bekanntlich aus der Region Zürich. Ich stelle immer wieder fest, dass die Verantwortlichen der SBB bei den Gemeinden gerne die hohle Hand machen. Dort, wo andere, z. B. die Gemeinden, namhafte Drittbeiträge leisten, geht im Investitionssektor rasch etwas. Die SBB verlangen bei allen Um- und Ausbauten von Bahnhöfen, Perron-Anlagen, WC usw., Leistungen der Gemeinden. Sogar ob eine Station bedient oder nicht bedient wird, hängt von diesen finanziellen Unterstützungen ab. Diejenigen Gemeinden, die viel zahlen oder zahlen können, werden immer bevorzugt behandelt, und die finanzschwachen Gemeinden haben das Nachsehen. Ich wehre mich entschieden gegen diese Ungleichheit. Reiche dürfen nicht immer reicher und von der Bahn bevorzugt werden.

Manchmal hat man sogar das Gefühl, bei den Bundesbahnen seien Planung und Koordination ein Fremdwort. Die Rechte weiss öfter nicht, was die Linke tut. Nur ein Beispiel: Oberrieden (mein Wohnort) hat zwei Stationen, die an verschiedene Regionallinien angeschlossen sind. Dort, wo praktisch keine Doppelstockwagen verkehren, nämlich auf der Strecke Zürich–Zug, hat die Kreisdirektion schon lange die erforderlichen Perron-Erhöhen gebaut. Auf der Strecke Zürich–Pfäffikon, wo ausschliesslich Doppelstockwagen passieren, fehlen diese Perron-Erhöhen. Man will sie erst um die Jahrtausendwende bauen. Ältere und gehbehinderte Personen können so unmöglich die Bahn benutzen. Es ist ihnen auch nicht zuzumuten, jedesmal einen Schemel mitzunehmen, um überhaupt ein- und aussteigen zu können. Solche Begebenheiten ärgern die Bahnkunden und dürfen einfach nicht vorkommen. Ich könnte noch weitere Beispiele aufzählen.

Nun habe ich meinen Kropf geleert. Die Rechnungsabnahme und die Beratung des Voranschlags sind die einzigen Möglichkeiten für einen Parlamentarier, wenn er etwas zu seiner Bahn sagen will. Die LdU/EVP-Fraktion schliesst sich den Kommissionsanträgen an. Sie fordert aber gleichzeitig, dass die anstehenden Probleme rasch gelöst werden und dass vor allem bald ein neuer Leistungsauftrag zur Diskussion gestellt wird.

Unsere Fraktion steht nach wie vor zu unserer Staatsbahn. Wir wollen sie fördern, so gut wir können. Aber auf der anderen Seite verlangen wir auch vom Verwaltungsrat und von der Generaldirektion, dass sie die Unternehmung mit viel Gespür leiten und dass sie auf die guten, treuen Kunden in Zukunft mehr Rücksicht nehmen.

Stalder: Die Fraktion der Schweizer Demokraten stimmt dem Budget 1992 und dem Mittelfristplan 1993–1997 grundsätzlich zu. Es ist schwierig, das vorliegende Zahlenmaterial im richtigen Licht zu beurteilen. Dazu muss man sich einige Grundsatzen stellen:

1. Welche Aufgaben haben die SBB zu bewältigen?
2. Welche Leistungen erwarten unser Land und Europa von den SBB?
3. Können die SBB diese Erwartungen erfüllen und die Leistungen ohne die grossen vorgesehenen Investitionen erbringen?

Bei einer nüchternen Analyse ist klar, dass die SBB eine zukunftsorientierte Betriebspolitik zu betreiben haben. Das vorliegende Budget und der Mittelfristplan lassen sich durchaus akzeptieren, wenn die Erwartungen, den Anteil des Verkehrsaufkommens zur Schonung von Umwelt und Lebensraum vermehrt auf die Schiene zu verlagern, erfüllt werden sollen. Allerdings müssen einige Aspekte etwas hinterfragt werden.

Zum Budget: Nach der Botschaft sind die Zukunftsaussichten der SBB recht gut. Die Zuwachsraten des Verkehrsertrages von 16,4 Prozent weist auf eine optimistische Entwicklung hin. Wie sie aber zustande kommen sollen, ist doch recht fragwürdig; ob die vorgesehenen, happigen Tarifierhöhungen die gewünschten Umlagerungen des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene fördern können, muss doch bezweifelt werden. Wo bleiben da die gleich langen Spiesse des Wettbewerbes der Verkehrsentwicklung von Schiene und Strasse?

Beim Aufwand sieht es weniger günstig aus: Hier sind nicht die Personalmehrkosten der grösste Kostensteigerungsfaktor.

Die wirklichen Verursacher sind die Zinssteigerung und die dadurch ausgelöste Teuerung. Dort sind die Ursachen dafür zu suchen, dass der Leistungsauftrag nicht erfüllt werden kann. Die Banken als Repräsentanten der Kapitalinteressen scheinen die Auffassung zu vertreten, dass das Kapital keine sozialpolitischen Verantwortlichkeiten zu tragen habe. Die im Budget ausgewiesenen Kapitalzinsen nahmen um volle 35,6 Prozent zu, während der Personalaufwand mit 19,4 Prozent veranschlagt ist. Allein der Zinsfaktor reicht aus, dass der Leistungsauftrag nicht erfüllt werden kann.

Einmal mehr wird hier bestätigt, welche negativen Auswirkungen die Teuerung auch auf die Institutionen der öffentlichen Hand hat. Die Schweizer Demokraten sind der Meinung, dass durch Vermeidung eines Fehlbetrages mit einer Fristerstreckung bei den Investitionen zumindest die 107 Millionen Franken eingespart werden könnten.

Mit dem vorgelegten Mittelfristplan kann der Leistungsauftrag, wie bereits festgestellt, nicht erfüllt werden. Hier muss konkret gefragt werden, wo die unbedingt notwendigen Kostensenkungen möglich wären.

1. Liesse sich durch die Uebernahme der wichtigsten Privatbahnen durch den Bund, zumindest der Bahnen mit internationalen Transitlinien, das heute recht aufwendige Taxausscheidungsverfahren nicht ganz gehörig vereinfachen, weil eine spürbare Senkung des Personalaufwandes resultieren könnte?

2. Ist die Verwaltung der SBB, mit notabene vier Direktionen, nicht zu kopflastig?

3. Sollte nicht in Erwägung gezogen werden, ob gewisse Planungs- und Bauaufgaben an private Konsortien vergeben werden könnten?

All diese Sparanstrengungen dürfen aber nicht dazu führen, dass das Leistungsangebot gekürzt wird. Man kann nicht dauernd von Förderung des öffentlichen Verkehrs reden, um dann im entscheidenden Moment die Weichen falsch zu stellen. Sorgen wir also dafür, dass die SBB in die Lage versetzt werden, den gestellten Anforderungen gerecht werden zu können.

M. Friderici Charles: Quelques jours avant la discussion en commission du budget des CFF pour 1992, le Conseil d'administration et la Direction générale de notre régie publiaient un Livre blanc sur l'avenir des CFF. La proximité des dates est-elle l'effet du hasard, celui d'une suprême habileté stratégique ou au contraire un chantage envers les autorités politiques? Plus que le fait en lui-même, qui serait la preuve d'une prise de conscience salutaire en relation avec une situation qui ne saurait perdurer, le ton de cet ouvrage est décevant. En effet, les dirigeants de notre Régie fédérale imputent une grande part des responsabilités aux organes politiques, Conseil fédéral et Chambres réunies sur le banc d'infamie, de la sorte, ils agissaient un peu comme un adolescent pris en faute qui élève la voix avant que ses parents ne le fassent eux-mêmes. Le Conseil d'administration et les directeurs généraux acceptent les honneurs mais ils rechignent quant aux responsabilités que doivent assumer les mêmes organes dans une entreprise privée.

Il faut préciser, Monsieur le Conseiller fédéral, que le Conseil d'administration des CFF est très bien composé. Est-ce que dans un conseil d'administration d'entreprise privée vous auriez à la fois les actionnaires, en l'occurrence les hommes politiques, les fournisseurs, puisqu'il y a des fournisseurs de matériel ferroviaire dans ce conseil d'administration, les clients, puisqu'il y a également des gros clients des chemins de fer qui sont représentés, et les employés avec les délégués syndicaux? Je comprends dès lors que ce conseil d'administration n'ait pas un grand pouvoir et qu'il songe avant tout à ses avantages propres. Certes, lorsque les premiers murmures concernant une suppression de ligne se laissent percevoir, les CFF subissent des pressions politiques et syndicales à tous les échelons, qu'ils soient cantonaux ou fédéraux, les empêchant de pratiquer une véritable politique d'entreprise. Le propre d'une direction forte serait de résister à de telles pressions et de maintenir sa ou ses décisions.

Lors de la délibération sur le mandat de prestations qui a fait l'objet de nombreuses déclarations à cette tribune, le groupe libéral, par la voix de M. Claude Bonnard, avait dénoncé la dilution des responsabilités que représentait cette nouvelle définition des compétences entre la Confédération et les CFF. Il n'a pas été nécessaire d'attendre longtemps pour s'apercevoir de la pertinence des arguments de M. Bonnard.

Pour revenir à l'objet de ce débat – le budget 1992 des CFF – force nous est de constater que la situation financière de nos Chemins de fer fédéraux est particulièrement alarmante, si alarmante même que le Conseil fédéral, dans le message qu'il nous soumet aujourd'hui, renonce partiellement au mandat de prestations de 1987, voté par le Parlement, qui devait rester en vigueur jusqu'en 1994. On demande donc maintenant déjà aux CFF de préparer un nouveau mandat de prestations, comme ils ont préparé déjà celui qui fait aujourd'hui l'objet de tant de critiques. Ne devrions-nous pas, dans le cadre de ce Parlement – puisque nous en avons la responsabilité et que le Livre blanc nous en fait grief – prendre les choses en main et décider du nouveau mandat qui prendra effet à partir de 1995? Il est non moins affligeant que notre commission doive rapporter sur un budget sans pouvoir l'amender, à l'instar de ce qui est possible pour le budget général de la Confédération. En effet, alors que la part du produit des droits d'entrée sur les carburants, affectée à des tâches ferroviaires, augmente de 152 à 224 millions de francs, la part nette consacrée au financement des routes, elle, diminue de plus de 200 millions de francs. Il nous semblerait que si sacrifices il doit y avoir, ceux-ci devraient être au moins équivalents entre les chemins de fer et la route. Cela d'autant plus que les recettes provenant des droits d'entrée sur les carburants augmentent de près de 60 millions.

Un point qui a particulièrement préoccupé les membres de la commission, c'est la baisse du taux de couverture des charges par les produits. Encore la situation est-elle artificiellement améliorée par l'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale, et d'autres subventions spécifiques de la Confédération. Nous l'avons dit, il n'est pas possible, pour le Parlement, d'intervenir au niveau des postes du budget. Nous devrions donc, si nous voulions marquer notre désapprobation, renvoyer le budget à ses auteurs. Une telle proposition a été faite, puis retirée en commission, en espérant que notre Chambre, à défaut d'égalité de traitement concernant les sacrifices, reconnaisse, lors du budget général, l'effort consenti par les milieux routiers et vote également en faveur des investissements nécessités par l'acceptation, par nos deux conseils, des motions présentées par MM. Kohler et Cavadini.

Pour terminer, j'aimerais faire remarquer au président de notre commission qui, dans son exposé d'introduction, relevait que les coûts d'infrastructure routière n'étaient pas couverts, que si ces coûts d'infrastructure ne sont pas couverts par les produits des droits d'entrée sur les carburants, il s'agit, avant tout, d'un artifice purement comptable du compte routier. Cet artifice comptable n'est d'ailleurs pas l'objet de ce débat, je ne vais donc pas le développer. Il faut cependant remarquer que, compte tenu de l'absence de contributions pour l'infrastructure, le degré de couverture d'un compte ferroviaire, qui serait comparable au compte routier, serait égal, aujourd'hui, à zéro. Donc je crois que nous pourrions, lors de la votation du budget sur les routes nationales, faire un effort également dans cette direction, si l'on veut que notre réseau des routes nationales, tel qu'il a été voté par le peuple dans les années soixante, puisse être terminé à l'aube du deuxième millénaire.

En conclusion, le groupe libéral vous propose d'accepter les modifications rédactionnelles telles qu'elles ont été présentées sur le dépliant.

M. Berger: Si au cours des dernières années les CFF ont réussi à équilibrer leurs comptes, et même à fournir un excédent de produit, le budget pour 1992 présente un visage fondamentalement différent. Le mandat de prestations admis en 1987 partait du principe que les CFF évitent des déficits au compte d'exploitation, et que la Caisse fédérale assume, directement, la responsabilité de la couverture des charges d'infrastructure, avec une modeste participation de notre grande

Régie. C'est donc bien évidemment sur la base de ce mandat de prestations de 1987 que devons apprécier la situation.

Or, force nous est d'admettre que cette disposition n'est plus honorée par le budget 1992, et qu'il s'agit vraiment de réexaminer sérieusement les causes de cette dégradation. Le taux net de couverture des dépenses se présente également, pour la première fois, inférieur à 80 pour cent des besoins, contrairement à un postulat déjà déposé l'an dernier par notre commission. La lecture du rapport oriente sur les mesures à prendre pour enrayer, voire éviter les écarts entre les dépenses et les recettes qui s'amplifient de façon démesurée. Toutefois, si l'on compare les résultats financiers des lignes principales avec les lignes secondaires, l'on se rend à l'évidence que les résultats futurs de notre grande Régie ne dépendent pas uniquement d'une saine gestion d'entreprise, mais tout autant du choix politique que nous devons reconsidérer avec beaucoup plus de clarté.

Sans entrer dans trop de détails, avouez que le transport régional, qui couvre à peine 23 pour cent des coûts, mérite une analyse sérieuse et urgente. L'idéalisme du train à portée de chacun c'est bien, mais à quel prix? Ne serait-il pas temps d'établir un programme ou un plan général des transports publics, au bénéfice du plus grand nombre évidemment, mais avec une complémentarité mieux définie et mieux établie entre le rail et la route.

En conclusion, le groupe UDC se réjouit des efforts entrepris par les CFF pour améliorer leur image de marque. Il est à relever que les prestations au service des voyageurs honorent même notre grande Régie, et cela au-delà de nos frontières. Cependant, ce succès n'exclut pas la nécessité absolue de poursuivre, avec une rigueur accrue, toute la gestion de l'entreprise. Il sera aussi nécessaire que le Parlement définisse avec plus de clarté les prestations qu'il attend de l'entreprise, mais avec chiffres à l'appui.

Dans cet esprit, l'UDC soutiendra l'arrêté fédéral concernant le budget des CFF pour 1992 et se rallie à l'unanimité aux conclusions de la majorité de notre commission.

Frau Diener: Wir hören heute im Rahmen des SBB-Voranschlags einmal mehr das Klage lied von den hohen Kosten unserer Eisenbahn. Der Text des Liedes ist an sich nicht neu, ich höre ihn heute schon zum fünften Mal, einzig die Melodie hat sich ein bisschen geändert. Sie wurde in diesen vier Jahren bedeutend lauter und durch einige neue Stimmlagen erweitert. «Mit Besorgnis», «mit Beunruhigung», das sind so die Ausdrücke, die in den Voten anklingen. Die neue Legislatur hat angefangen, und ich denke, wir dürfen sie auch ein bisschen selbstkritisch beginnen.

Ueberraschend oder unerwartet ist ja die Finanzlage der SBB bei weitem nicht. Die SBB haben in den letzten Jahren nichts anderes getan, als zu versuchen, den von Parlament und Bundesrat gestellten Auftrag zu erfüllen. Dass sie dabei immer mehr in die roten Zahlen geraten, ist weniger ihre eigene Schuld als die Folge der verfehlten Rahmenbedingungen, die wir ihnen mit unseren politischen Entscheiden verpassen. Statt ständig jährlich wiederkehrende Budgetmahnfinger zu erheben und zu lamentieren, ist es höchste Zeit, endlich zur notwendigen politischen Grundsatzdiskussion über die Zukunft unserer SBB anzusetzen.

Diese Diskussion muss meiner Meinung nach folgende Schwerpunkte umfassen: Es geht darum, den neuen Leistungsauftrag zu definieren, zu definieren, welche Leistungen wir von den SBB erwarten und welches das Verhältnis zwischen Angebot und Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand sein soll. In diesen Rahmen gehört für mich ebenfalls die Diskussion über die gemeinwirtschaftlichen, die sozialen und die ökologischen Leistungen der Bahn, und mit eingeschlossen ist die Frage, was uns die SBB letztlich kosten sollen und kosten dürfen.

Im Rahmen dieser Kostendiskussion werden wir uns auch darüber unterhalten müssen, wie wir den SBB eine Preispolitik mit Kostenwahrheit ermöglichen. Diesen Punkt haben wir in der ganzen Neat-Debatte sehr elegant ausgeklammert.

Der Mittelfristplan 1993–1997 zeigt uns bei der Beibehaltung der bisherigen politischen Rahmenbedingungen Milliarden-

defizite auf. Der Grund – in einem kurzen Satz gesagt –: Die Kosten steigen wesentlich stärker als die Erträge. Das ist keine unumstössliche Gesetzmässigkeit, sondern die Folge unserer unkoordinierten Gesamtverkehrspolitik.

Wir haben es bis heute leider nicht geschafft, gleich lange Finanzspiesse für die Strasse und die Schiene zu schaffen, weil wir einerseits der Strasse nicht ihre effektiven Kosten anlasten, ihr dafür aber andererseits über die Treibstoffzollgelder eine stabile Finanzgrundlage ermöglichen. Im Gegensatz dazu hat die Bahn als Altlasten ein zum Teil veraltetes, dichtes Schienennetz und einen drückenden Schuldenberg, der die Auftrags- und Ertragschere ständig weiter auseinanderklaffen lässt.

Da wir es bis heute politisch nicht geschafft haben, eine effektive Kostenanlastung der Strassenbenützung durchzusetzen, ist es der Bahn im Gegenzug aus Konkurrenzgründen verunmöglicht, ihre effektiven Kosten in die Benützertarife umzusetzen. Dies zeigt sich besonders deutlich im Ertragsbereich des Güterverkehrs, dem einstmals gewinnbringendsten Teil der SBB. Statt also über das SBB-Management zu wettern, sollten wir den Ball in unser Parlament zurücknehmen. Die Finanzlage der SBB wird sich nämlich in den kommenden Jahren noch drastisch verschlechtern, da sich die heutigen Investitionen erst in späterer Zeit – wenn überhaupt – auszahlen werden.

Wir werden auch politisch die Prioritäten bei den SBB festlegen müssen: Ist das primäre Ziel für die SBB eine Rechnung mit Gewinn? Aus den heutigen Voten wäre dies fast abzuleiten. Doch für mich und die grüne Fraktion können und dürfen die SBB ihre Tätigkeit nicht einseitig nach dem Gesichtspunkt der Rentabilität ausrichten. Auch andere Gewichte gehören auf diese Prioritätenliste, wie z. B. die Reduktion der Umweltbelastung, die der Verkehr heute verursacht, und somit die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene; oder der soziale Auftrag: durch angemessene Tarife allen Bevölkerungsschichten die notwendige Mobilität zu ermöglichen, allerdings ohne künstliche Anreize zu einer Mobilitätssteigerung.

Wir werden in diesem Parlament in nächster Zeit den SBB einerseits einen Finanzrahmen stecken und andererseits die politischen Prioritäten festlegen müssen. Erst dann wird auch für die Bevölkerung ersichtlich, welche Bahn mit welchem finanziellen Aufwand überhaupt noch möglich ist; erst dann übernehmen wir hier im Parlament die uns zustehende politische Verantwortung; erst dann schaffen wir Transparenz in den anstehenden Diskussionen, z. B. über allfällige Tarifierhöhungen, über Rationalisierungsmassnahmen, über die Frage der Netzreduktion, der Linienerechnungen usw.

Wir werden uns auch der Auseinandersetzung um einen Schuldenerlass stellen müssen. Eine halbe Milliarde Franken pro Jahr als Schuldzinslast ist eine Bürde, die jede Hoffnung auf hellgrüne statt rote Zahlen im Keim erstickt, zumal Sie – ich meine die alten Parlamentarierinnen und Parlamentarier – via «Bahn 2000» weitere Bahninvestitionen von rund 10 Milliarden Franken und ein Neat-Projekt von 24 bis 40 Milliarden Franken beschlossen haben, ohne parallel dazu aufzuzeigen, wie dieser Schuldenberg von den SBB wieder abgetragen werden kann. Reine Kosmetikretouches reichen endgültig nicht mehr aus.

Wir brauchen eine gesunde SBB-Finanzsituation mit flankierenden Rahmenbedingungen. Deshalb ist die grüne Fraktion entschieden der Meinung, dass der neue Leistungsauftrag mit einer ökologischen, ökonomischen und sozial ausgewogenen Gesamtverkehrspolitik verknüpft werden muss.

Dem Voranschlag 1992 stimmt die grüne Fraktion zu.

Dreher: Für die Schweizer Auto-Partei, wie sie immer noch heisst, und deren Fraktion sage ich zum SBB-Voranschlag, was folgt:

Ich habe vier Jahre lang in diesem Rat gewarnt und auf die Kostensteigerungen hingewiesen. Ich habe Sie auf den Bankrott der japanischen Staatsbahnen hingewiesen, wo 260 000 Millionen Franken aufgelaufen waren. Ich habe Sie auf den 100 000-Millionen-Mark-Schuldenberg hingewiesen, mit welchem die Deutsche Bundesbahn bis zum Jahr 2000 rechnet. Aber man hat in diesem Plenum immer geglaubt, unsere Bahn sei hinsichtlich der Kosten eine Sonderfall-Bahn.

Dabei lagen auch bei uns die Fakten auf der Hand. Ich habe seit 1987, seit meinem Eintritt in diesen Rat, jeweils bei der Budget- und bei der Rechnungsdebatte von allen Fraktionen – mit Ausnahme der Liberalen – das gleiche gehört: ernste Bedenken, schwierige Zeiten, ökologischer Nutzen der Bahn – und am Schluss stimmte man eben doch zu. Der Bankrott ist mit einer solchen Einstellung doch vorprogrammiert; das sollte man jetzt langsam, aber sicher erkennen!

Wir haben in den letzten Jahren mit den Steuergeldern im Schienenbereich gewuchert. Man hat das Geld ausgegeben, ohne zu fragen, woher es kommt oder woher es kommen soll. Man hat gesagt: Bahnlärm gleich Umweltschutz, und schon flossen die Millionen und die Milliarden; das ist eine nicht wegzudiskutierende Tatsache. Gleichzeitig aber ist man nicht müde geworden, der SBB-Führung zu sagen, sie solle unternehmerisch handeln; sie müsse privatwirtschaftlich denken.

Sie hat dann viel Werbung gemacht, aber es sind trotzdem nicht mehr Passagiere gekommen. Man hat aufgehört, von Franken zu reden und den Begriff des Frankens mit dem Begriff «Frequenzen» abgelöst. Man hat gesagt: Schaut mal, welch tolle Frequenzzunahmen wir haben! Das stimmt, beim Nulltarif hätten Sie noch grössere Frequenzzunahmen; auch das ist nicht wegzudiskutieren.

Der normale, vernünftige Schweizer Bürger – wenn ich Bürger sage, meine ich auch immer die Bürgerin, aber Sie kennen meine Abneigung gegen Feminismen in der deutschen Sprache –, welchem man zutraut, über EG, EWR, Bundesfinanzen usw. abzustimmen, entscheidet, dass er Auto fahren will. 90 Prozent des gesamten Personenverkehrs wickeln sich auf der Strasse ab; eine Tatsache mehr. Auf der Schiene sind es ungefähr 12 Prozent, wovon auf die Staatsbahn 8, 9, 10 Prozent entfallen. Jetzt heisst es: Hier will man fördern. Selbst wenn Sie aber 50 Prozent mehr Frequenz erreichen sollten, wären wir erst bei einem Verkehrsanteil von 15 Prozent. Das kann man nicht wegzudiskutieren. Und dafür sollen wir die direkte Bundessteuer ausgeben? Ohne uns!

Der Zeitpunkt ist nicht mehr fern, wo wir für jeden Franken, den die SBB einnehmen, zusätzlich noch einen Franken Subventionen ausgeben müssen. Das wird noch in diesem Jahrtausend passieren, wenn jetzt das Steuer nicht herumgerissen wird.

Was heisst das konkret? Wir wollen vom Bundesrat einmal wissen, wie eine rentable SBB-Unternehmung aussehen würde. Wir wollen auch einmal wissen, wie eine in etwa kostendeckende SBB-Unternehmung aussehen würde. Es ist natürlich für eine an sich – ich rede nicht von der gesamten Generaldirektion, sondern von einem Teil – kompetente Generaldirektion frustrierend, wenn sie von allen Seiten aus der Politik eingeschränkt wird, während sie sich bemüht, den Laden einigermaßen in Schwung zu halten. Das geht auf die Dauer nicht.

Was ist also zu tun? Wenn man unternehmerisch denkt, ist das Rezept einfach: Linien stilllegen, und zwar unabhängig vom Gezeiter in den Lokal- und Regionalmedien der entsprechenden Kantone. Da sagt man den Kantonen: Wenn ihr die Bahnlinie wollt, dann zahlt ihr sie selber. Ich garantiere Ihnen, sobald deswegen die ersten Steuererhöhungen kommen, wird der Bürger aufhören, die Bahn ideell zu sehen, sondern er wird sie wieder materiell betrachten, was ja die einzige seriöse Art und Weise der Betrachtung ist.

Was kann man weiter tun? Bei den stillgelegten Bahnlinien gibt es sehr viel Gelände; es gibt Bahnhöfe zu verkaufen. Da könnten Einkaufszentren entstehen. Man kann die gesamten Trassees verkaufen. Das ist alles möglich. Das wird in Deutschland, in Frankreich gemacht; das ist in den USA gemacht worden. Ich erinnere Sie daran, dass die Penn Central bei ihrer Liquidation Tausende von Millionen Dollar für ihre Landreserven bekommen hat. Ich erinnere Sie daran, dass die japanischen Staatsbahnen bei ihrem Bankrott aufgrund der günstigen Preise Milliarden erhalten haben, um sich wenigstens teilweise selber zu sanieren.

Wir können zudem sofort das Cargo Domizil abschaffen. Sie haben es hier in der Botschaft – falls Sie sie gelesen haben –, dass ein Kostendeckungsgrad von weniger als 50 Prozent resultiert. Wir haben doch ein einigermaßen leistungsfähiges Transportgewerbe in der Schweiz. Kann das auch mit 50 Pro-

zent Kostendeckung fahren? Wenn man schon immer von Privatwirtschaft redet, dann muss man diese Privatwirtschaft anwenden – auch bei der Bahn. Die 50 Prozent Cargo Domizil werden vom Transportgewerbe sofort aufgesogen werden.

Weiter, das Cargo X: Uebung abbrechen! Sonst folgen nur neue Verluste. Das sollte man jetzt endlich einmal zur Kenntnis nehmen. Ich will nicht so weit gehen und jetzt noch gleich der vollständigen Privatisierung der Bahn das Wort reden. Das würden wir in diesem Parlament in dieser Legislatur – ich will jetzt nicht vorgreifen – ohnehin nicht durchkriegen.

Ein Fass ohne Boden, das haben wir jetzt. Wir haben jahrelang von allen Parteien, von rechts bis links, das Gejammer gehört, und dann am Schluss wurde doch die Zustimmung erteilt. Das ist der sichere Weg in den Bankrott.

Bei dieser Sachlage ist festzuhalten, dass wir wegen der Förderung des öffentlichen Verkehrs auf Bundesebene einen ungeheuren finanziellen Schlamassel kriegen – das ist vorprogrammiert, mit dem müssen wir in den nächsten Jahren leben, so schnell kann sich die Bahn als öffentlich-rechtliches Gebilde nicht umstellen –, und wir werden den gleichen finanziellen Schlamassel auch in den Kantonen erhalten. Die Perspektiven der Zürcher S-Bahn sind miserabel. Die Gemeinden werden zur Kasse gebeten werden, und wir werden auf Bundesebene – wenn diese schlechte Finanzlage galoppierend fortschreiten sollte – nicht darum herumkommen, entweder die Bundessteuer oder den Benzinpreis zu erhöhen. Beides, meine Damen und Herren – da möchte ich Ihnen schon sehr viel Durchhaltewillen wünschen –, ist schwer in der Volksabstimmung durchzubringen. Ich werde dann auf der richtigen Seite sein.

Alles in allem: Wir haben darauf verzichtet, einen Rückweisungsantrag zu stellen, wir werden jedoch gegen das Budget stimmen.

Ruckstuhl: Der Voranschlag der SBB für das Jahr 1992 ist zweifellos kein erfreuliches Dokument. Trotz Leistungsauftrag und hohen Bundesbeiträgen zur Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen haben sich die finanziellen Probleme der SBB schwerwiegend verschärft. Das Ausgabenwachstum der SBB ist weit höher, als Bundesrat und Parlament dies als tragbar erachten dürfen. Mit einer Zunahme der Lasten von 240 Millionen Franken erreichen diese ein Wachstum von 13 Prozent. Dass die Personal- und Kapitalkosten massgeblich an der Kostensteigerung beteiligt sind, sagte der Kommissionspräsident deutlich. Mit den beabsichtigten Tarifierhöhungen decken wir den Kostenanstieg nur zum Teil. Diese Erhöhungen bringen ein Wachstum von 9,4 Prozent.

Die CVP-Fraktion hat von Botschaft und Budget Kenntnis genommen. Die CVP ist für eine leistungsfähige, benutzerfreundliche und moderne Eisenbahn. Die CVP will aber auch tragbare Tarife für die Benutzer. Trotzdem sind wir der Meinung, dass ein Bundesbeitrag von 2 Milliarden Franken für 1992 nicht tragbar wäre. Wir begrüssen die Forderung der Finanzkommission und des Bundesrates gegenüber den SBB, im Voranschlag 1992 mindestens weitere 48 Millionen Franken einzusparen und damit die Belastung unter die 2-Milliarden-Grenze auf 1990 Millionen Franken zu begrenzen.

Wir erwarten mit der Zustimmung zum veränderten Voranschlag, dass sich die SBB auch tatsächlich an diese Vorgabe halten.

Wir würdigen die Leistungen der SBB und ihrer Verantwortlichen auf allen Stufen. Die Zunahme des Personenverkehrs ist erfreulich, wenigstens soweit sie auf Umsteigen und nicht einfach auf vermehrtes Einsteigen zurückzuführen ist. Wir würdigen den Beitrag zum umweltschonenden und energiesparenden Verkehr und auch ganz besonders die hohe Verkehrssicherheit unserer Bundesbahnen.

Die sich abzeichnenden Kostensteigerungen übersteigen aber das finanziell und politisch verantwortbare Mass. Dass «mit Beunruhigung» vom Mittelfristplan 1983–1997 Kenntnis genommen wird, ist deshalb sehr zurückhaltend formuliert. Diese Formulierung soll aber ein wohlwollendes Zeichen dafür sein, dass wir rechtzeitig einen neu formulierten Leistungsauftrag vor uns haben wollen. Dieser hat die marktwirtschaftlichen Leistungen als selbsttragend auszuweisen, die den Bun-

deshaushalt belastenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen aber auf das Notwendige hin zu überprüfen und allenfalls zu straffen.

In diesem Sinne stimmen wir dem Voranschlag zu.

Zwygart, Berichterstatter: In aller Kürze möchte ich noch auf zwei Voten zurückkommen.

Die Verkehrskommission hat sich zum Voranschlag der SBB zu äussern, und dementsprechend können gewisse Voten, die jetzt gefallen sind, im Hinblick auf künftige Auseinandersetzungen hier im Rat gewertet werden.

Der Leistungsauftrag, Herr Dreher, stand heute nicht zur Diskussion. Aber wir nehmen zur Kenntnis, wie laut Sie rufen und wie Ihre Sicht der Dinge ist. Andererseits gilt es zu bedenken, dass es auch noch die soziale Seite des öffentlichen Verkehrs gibt, dass nicht der Schwächere einfach erdrückt werden kann. Das dürfen wir nicht vergessen.

Zu den Kosten – Herr Friderici Charles hat aufgegriffen, was ich in meinem Referat erwähnt habe –, den Defiziten in bezug auf die Investitionen: Es verhält sich natürlich so: Was die Autobahnen betrifft, so sind die früheren Steuergelder jetzt zurückbezahlt worden, aber nach wie vor sind es bei den kantonalen Strassen und insbesondere bei den Gemeindestrassen klar Steuergelder, die investiert werden, und dementsprechend sind auch die Kosten bis heute in einer Rechnung nie angeglichen worden.

Ich bitte Sie, stimmen Sie dem Antrag der einstimmigen Verkehrskommission zu.

Bundesrat Ogi: Ich möchte zu Beginn dem abtretenden Präsidenten der Verkehrskommission, Herrn Nationalrat Zwygart, danken. Er hat die Verkehrskommission geschickt und gekonnt durch das letzte Jahr der 43. Legislaturperiode geführt, und er hat auch heute Klartext gesprochen.

In der Tat spricht auch der Voranschlag der SBB für das Jahr 1992 Klartext. Die finanziellen Probleme der SBB haben sich in dramatischer Weise verschärft, und der Kostendeckungsgrad fällt erstmals unter 80 Prozent. Das von den SBB verursachte Ausgabenwachstum übertrifft sämtliche Vorgaben von Bundesrat und Parlament, und nach dem offiziellen Voranschlag der SBB sollten die SBB-Lasten für das kommende Jahr um rund 240 Millionen Franken zunehmen. Das entspricht einem Wachstum von 13 Prozent. Vergessen Sie aber nicht: Es sind zwei Faktoren, die dieses Resultat massgeblich beeinflussen, und auf dieses Resultat haben Sie, haben wir keinen grossen Einfluss. Der erste massgebende Faktor sind die Personalkosten, die auf 56 Prozent angestiegen sind. Hier haben die SBB, das Parlament und der Bundesrat wenig Einfluss. Wenn Sie beschliessen, die Teuerung auszugleichen, macht das bei den SBB sofort Millionen von Franken aus.

Der zweite Faktor, der massgebend ist, sind die Kapitalzinsen, die um rund 30 Prozent anwachsen. Wenn Sie das zusammenzählen, ist der Spielraum der SBB nicht mehr gross. Ueber diese Frage müssen wir uns im Rahmen des neuen Leistungsauftrages ganz eingehend unterhalten und dann geschickte Entscheide treffen.

Aufgrund der vorgelegten Budgetvorlage für das Jahr 1992 wäre die kritische Grenze, die vielleicht auch politisch kritische Grenze, von 2 Milliarden Franken bereits für nächstes Jahr überschritten worden. Der Bundesrat hat die SBB beauftragt, diesen Kostenvoranschlag mit einer Verzichtplanung um 48 Millionen zu reduzieren, damit die Gesamtbelastung der SBB auf 1990 Millionen Franken zu stehen kommt.

Was sind nun diese 1,99 Milliarden Franken? Ich habe jedes Jahr die Lasten pro Kopf der Bevölkerung ausgerechnet. Das wären für 1992 330 Franken: 330 Franken werden wir pro Kopf der Bevölkerung belasten. Da stellt sich die Frage: Ist das zuviel? Für einige ist das viel zuviel – Herr Dreher hat es zum Ausdruck gebracht –, und für die anderen ist das noch akzeptierbar. 330 Franken pro Kopf der Nation: Das ist viel Geld.

Was uns vor allem Sorgen macht, ist die Steigerung. Diese ist bei beiden Faktoren, auf die wir keinen Einfluss nehmen können, nämlich den Kapitalkosten und Löhnen, gross. Deshalb haben wir den Bereich Kapitalkosten in der Neat-Botschaft

korrigiert. Ich muss Ihnen schon heute sagen: Diese 1,99 Milliarden Franken können nur gehalten werden, wenn die Teuerung nicht über 3,5 Prozent ansteigen wird. Dazu ist ein grosses Fragezeichen zu setzen. Werden wir die Teuerung so in den Griff bekommen, dass wir auch nächstes Jahr, wenn Sie die Rechnung behandeln, nicht noch eine Ueberraschung erleben werden?

Die SBB sind gefordert. Wir haben heute, solange dieser Leistungsauftrag besteht, keine grosse Wahl. Wir müssen uns auch fragen – diese Frage ist in den letzten vier Jahren nie beantwortet worden –: Was dürfen uns die SBB noch kosten? Was wäre, wenn es die SBB nicht gäbe, wenn es die Privatbahnen nicht gäbe? Wir hätten das Chaos auf der Strasse. Wir brauchen die SBB, und deshalb dürfen sie auch etwas kosten. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen dürfen nicht so gerechnet werden, wie das Herr Nationalrat Dreher getan hat. Die SBB dürfen uns etwas kosten. Aber bitte beantworten Sie dann im Rahmen des Leistungsauftrags die Frage, was die SBB kosten dürfen.

Ich möchte nun – nachdem Herr Zwygart sehr ausführlich über das Budget 1992 orientiert hat – auf einige Fragen, die im Rahmen dieser Debatte gestellt wurden, eintreten. Kann man das Rezept von Herrn Dreher anwenden? Diese Frage müssen Sie auch gelegentlich einmal beantworten. Es gibt vier Möglichkeiten, mit den Kosten der SBB umzugehen. Die erste Möglichkeit ist, den Status quo beizubehalten, also damit zu leben, dass uns die SBB jedes Jahr 10 bis 15 Prozent mehr kosten werden. Es gibt Sympathisanten dieser Lösung – wie ich spüre – in diesem Saal. Die zweite Möglichkeit ist die Redimensionierung des Netzes und der Dienstleistungen. Der Abbau des Netzes wird aber politisch zu grossen Diskussionen führen. Was Herr Dreher wünscht, dass wir die Strassen ausbauen müssen, wäre die logische Konsequenz davon. Die dritte Möglichkeit ist, das Ausbauprogramm, das wir geplant haben, auch im Rahmen der «Bahn 2000», allenfalls auch im Rahmen der Neat, einzuschränken. Aber hier sind wir nicht zuletzt auch international gefordert.

Wenn wir wollen, dass wir in bezug auf unser Transitabkommen ernst genommen werden, müssen wir die internationalen Linien rasch verbessern. Wir müssen den Transitbereich rasch verstärken und die nötigen Infrastrukturen nicht nur auf dem Papier stehen haben, sondern auch in die Tat umsetzen. Die letzte Möglichkeit wäre dann die Privatisierung. Auch die totale Privatisierung kann man diskutieren, aber sie würde zu einem nicht akzeptablen Gefälle in diesem Lande führen. Das dürfen wir nicht tun; aber es gibt vielleicht eine partielle Privatisierung, und es gibt auch eine Art gemischtwirtschaftliche Privatisierung, die im Rahmen des neuen Leistungsauftrags diskutiert werden muss und soll.

Wenn ich von Privatisierung spreche, dann möchte ich sagen: Sie wird ein Thema im Rahmen des neuen Leistungsauftrags sein. Dieser Leistungsauftrag läuft ja Ende 1994 aus. Ich kann hier – Herr Friderici hat gefragt, wie dieser Terminplan aussieht – sagen, dass wir erste Ansätze für diesen neuen Leistungsauftrag ausarbeiten und dass wir – so hoffen wir – der neuen Verkehrskommission bereits 1992 erste Elemente dieses neuen Leistungsauftrags vorlegen könnten.

Wir verfolgen dabei auch die internationale Entwicklung. Interessant ist in diesem Zusammenhang beispielsweise die Erfahrung der britischen Staatsbahn, mit der der Haushalt entlastet werden konnte (mit Privatisierungen), die aber auch zu vielen kritischen Bemerkungen und zu grosser Kritik geführt hat. Sie kennen vielleicht das British-Rail-System, mit dem man beispielsweise heute nicht durch London fahren kann. Das ist für uns kein Vorbild.

Auf deutscher Seite stehen in Anlehnung an das schwedische Modell drei neue Aktiengesellschaften zur Diskussion: eine für die Infrastruktur, eine für den Personenverkehr und eine für den Güterverkehr. All das werden wir diskutieren. Auch die Frage des Einbezuges der Regionen in die Kostenteilung wird ein Politikum darstellen.

Herr Nationalrat Béguelin hat das Halbtaxabonnement angesprochen; es musste ja kommen. Zuhanden des Protokolls möchte ich doch festhalten: Als wir die Sofortmassnahmen der SBB besprochen, war der Preis des Halbtaxabonnemen-

tes für 1992 bereits auf 125 Franken fixiert; daran ändert sich also gar nichts. Das entspricht, wenn wir fair und ehrlich sind, einer teuerungsbedingten Entwicklung des ursprünglichen Preises von 1987; diese Teuerungsanpassung sieht der Bundesbeschluss von 1986 denn auch vor. Die SBB haben im Rahmen ihres unternehmerischen Spielraums diesen Betrag selbst fixiert. Daneben ist ganz klar: Die SBB haben die gestrichenen 22 Millionen Franken durch geeignete Massnahmen anderweitig zu erarbeiten.

Auch die Frage des Regionalverkehrs bedingt noch eine klare Stellungnahme des Bundesrates. Grundsätzlich streben wir ein kontrolliertes Wachstum des öffentlichen Verkehrs insgesamt an. Dazu müssen die vorhandenen Mittel im Interesse aller möglichst effizient eingesetzt werden. Gewisse Anpassungen des heutigen Angebots – vielleicht nicht so radikale, wie sie Herr Dreher gefordert hat – sind aber vor diesem Hintergrund und bei diesen galoppierenden Kosten unausweichlich. Als wichtigste Voraussetzung für die beabsichtigte Optimierung erachten wir die mit der Revision des Eisenbahngesetzes beabsichtigte Harmonisierung bei der Finanzierung des Regionalverkehrs.

Die Vernehmlassung zu dieser Revision des Eisenbahngesetzes läuft nicht sehr leicht, die Ideen sind sehr kontrovers und die Ueberlegungen sehr differenziert. Ich muss einmal mehr sagen: Der Bund ist nicht ein Selbstbedienungsladen, an dem sich die Regionen beliebig bereichern können. Ich hoffe, dass es gelingen wird, diese Forderungen etwas zurückzustecken. Die Problematik, mit der wir zu leben haben, ist folgende: Die einen möchten mehr Regionalverkehr, und die anderen möchten ihn abbauen – wir müssen den goldenen Mittelweg suchen und finden.

Es gibt bei den SBB verschiedene Bereiche, die uns neben den bereits erwähnten Bereichen Sorgen bereiten: die Investitionen, die Personalausgaben und die Tarife. Diese Kostenwahrheit, die von Frau Diener gefordert wurde, ist nicht im Alleingang zu erreichen. Wir leben nicht auf einer Insel der Seligen, die hier schalten und walten können, wie sie das wünschen. Wir müssen eine koordinierte europäische Verkehrspolitik und europäische Preise anstreben; das tun wir, indem wir im Transitvertrag erstmals bindend für 14 Länder diese Kostenwahrheit anstreben; indem wir auch die Abnahme unserer Investitionen sichern, die Uebernahme fixieren und die Investitionen zu rentabilisieren versuchen. Das ist zwar nicht möglich für morgen oder für übermorgen, aber in den nächsten sechs Jahren sollte das möglich sein.

Wir tun es nicht nur mit dem Transitvertrag. Aber dazu möchte ich Ihnen folgendes sagen: Wenn die Neat nicht gebaut werden könnte – ich glaube zwar nicht daran –, dann würden wir das Herzstück dieses Transitvertrags amputieren, und dieser Vertrag wäre nicht einmal das Papier wert, auf dem er steht. Deshalb müssen wir aufpassen, was wir mit diesem Transitvertrag tun. Wenn wir die Neat ablehnen, haben wir international sämtliches Gewicht verloren.

Wir gehen noch weiter, indem Sie auch im nächsten Jahr beispielsweise die Frage der Unterzeichnung eines europäischen Abkommens über wichtige internationale Verkehrslinien und zugehörige Einrichtungen für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse hier im Rat behandeln werden.

Damit nicht genug: Ich werde am nächsten Donnerstag in Bonn ein trilaterales Abkommen unterzeichnen, das darauf abzielt, dass Italien und Deutschland im kombinierten Verkehr vorwärtskommen und die nötigen Infrastrukturen sehr rasch ausbauen. Deshalb ist es wichtig, dass Sie den internationalen Zusammenhang sehen und mit Ihren internationalen Kontakten – die sind ja rege – mithelfen, das Ausland von dieser neuen Verkehrsphilosophie zu überzeugen. Wir brauchen diesbezüglich Ihre Unterstützung.

Ich möchte meine Ausführungen abschliessen und zum Fazit kommen: Die Aussichten der SBB sind unerfreulich – da gibt es überhaupt nichts zu beschönigen –, die Gründe hierfür sind unterschiedlich und liegen zum grössten Teil ausserhalb des Einflussbereiches der SBB. Eine Besserung der Situation ist nur mit entscheidenden strukturellen Aenderungen zu erreichen. Das geeignete Forum dazu ist der neue Leistungsauftrag. Und ich teile die Meinung Ihrer Kommission, dass dieser

so rasch als möglich in die parlamentarische Diskussion einzubringen sei.

In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Bundesrat bzw. den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992

Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1992

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... Fehlbetrag von 107 Millionen Franken abschliesst, wird mit den folgenden, vom Bundesrat beschlossenen Änderungen genehmigt:

– Auf die Ausrichtung einer Entschädigung für die Bundestarifmassnahmen im Personenverkehr von 22 Millionen Franken wird bei unverändertem Fehlbetrag verzichtet.

– Die SBB werden beauftragt, den Infrastrukturaufwand um mindestens 26 Millionen Franken zu senken.

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... et les produits 6229,3 millions de francs, est adopté sous réserve des modifications suivantes, adoptées par le Conseil fédéral:

– La Confédération renonce à verser une indemnité de 22 millions pour les mesures tarifaires dans le trafic-voyageurs, le déficit devant rester inchangé.

– Les CFF sont chargés de réduire d'au moins 26 millions de francs les charges d'infrastructure.

Angenommen – Adopté

Art. 3

Antrag der Kommission

Vom Mittelfristplan 1993–1997 der Schweizerischen Bundesbahnen wird mit Beunruhigung Kenntnis genommen.

Art. 3

Proposition de la commission

Nous prenons connaissance avec inquiétude du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1993–1997.

Angenommen – Adopté

Art. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

167 Stimmen

Dagegen

8 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses

gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire

selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ad 90.066

Postulat der Verkehrskommission

Voranschlag SBB 1991. Mittelfristplan 1993–1997

Postulat de la Commission des transports et du trafic

Budget CFF 1991. Plan à moyen terme 1993–1997

Wortlaut des Postulates vom 8. November 1990

Der Bundesrat wird eingeladen, im Mittelfristplan für die Jahre 1993–1997 einen unveränderten Nettokosten-Deckungsgrad vorzusehen.

Texte du postulat du 8 novembre 1990

Le Conseil fédéral est invité à présenter dans le plan à moyen terme pour les années 1993–1997 un taux de couverture des coûts nets constant.

Ueberwiesen – Transmis

Energiepolitische Fragen. Parlamentarische Vorstösse

Questions de politique énergétique. Interventions parlementaires

Wie weiter nach der Volksabstimmung

vom 23. September 1990?

Stellungnahme des Bundesrates

(Berichtigte Fassung von November 1991)

I. Einleitung

Das mit 71 Prozent der Stimmenden deutliche Ja zum Energieartikel in der Bundesverfassung in der Volksabstimmung vom 23. September 1990 war einer der bisher wichtigsten Schritte in der schweizerischen Energiepolitik. Der Volkentscheid ist ein klarer Auftrag an Bund, Kantone und Wirtschaft, ihre Anstrengungen für eine rationellere Energieverwendung und den Einsatz erneuerbarer Energien zu verstärken. Der breite Konsens über den Energieartikel bietet auch die Möglichkeit, die Diskussion um die weitere Nutzung der Kernenergie zu entkrampfen.

Die Annahme der Moratoriums-Initiative kann nicht als Auftrag zu einem Ausstieg interpretiert werden. Eine solche Schlussfolgerung stünde im Widerspruch zur Ablehnung der Volksinitiative «für einen Ausstieg aus der Kernenergie» ebenfalls am 23. September 1990. Auf die Nutzung der Kernenergie soll

SBB. Voranschlag 1992

CFF. Budget 1992

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.055
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.11.1991 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2071-2082
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 647

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.