

Nachteile für die Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Transportgewerbes sind also nicht erwiesen. Das Transitabkommen hat dem schweizerischen Transportgewerbe Vorteile ermöglicht, die es auch einmal zu registrieren gilt.

In den nächsten Jahren werden wir für 22 Milliarden Franken das Nationalstrassennetz fertigbauen. 22 Milliarden Franken investieren wir in die Strasse, und 22 Milliarden Franken in etwa wollen wir auch in die Schiene investieren, nämlich mit «Bahn und Bus 2000» und mit der Neat.

Bis jetzt haben wir praktisch nur die Strasse gefördert, und die Bahn haben wir vergessen. Jetzt müssen wir den Mut haben, jetzt müssen wir bereit sein, diese Neat zu bauen. Wir müssen bereit sein, hier die nötigen Investitionen zu wagen.

Ich möchte Sie bitten, uns dabei zu helfen, sonst ist unsere ganze Politik, die wir aufgebaut haben und die sich jetzt auch in Europa langsam, aber immerhin durchsetzt, und damit auch unsere Glaubwürdigkeit in Frage gestellt.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

91.3401

Postulat der freisinnig-demokratischen Fraktion Reform der Schweizerischen Bundesbahnen

Postulat du groupe radical-démocratique Réforme des Chemins de fer fédéraux

Wortlaut des Postulates vom 10. Dezember 1991

Nach dem – wie sich die SBB-Spitze ausdrückt – «Scheitern des Leistungsauftrages 1987», wegen der sich weiter öffnenden Kosten-Ertrags-Schere und der Notwendigkeit einer Neuregelung bei Auslaufen des Leistungsauftrages 1987 Ende 1994 drängt sich ein gründliches Ueberdenken von Funktion und Struktur der SBB auf. Die SBB haben in ihrem Weissbuch vom 24. Oktober 1991 die politischen Instanzen aufgefordert, entsprechende Optionen für die Zukunft der SBB zu bestimmen, Prioritäten festzulegen und die notwendigen Mittel bereitzustellen.

Um den eigenössischen Räten zu ermöglichen, rechtzeitig ihren Meinungsbildungsprozess einzuleiten, wird der Bundesrat aufgefordert, zu dieser Problematik einen Bericht samt konkreten Vorschlägen und eventuellen Alternativen zu erstellen, der sich auch zu folgenden möglichen Reformen äussert:

1. Aufteilung der bisherigen Aktivitäten der SBB in zwei Bereiche:
 - einen Bereich, den die SBB in eigener unternehmerischer Verantwortung ohne jede Unterstützung der öffentlichen Hand nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen wahrnehmen,
 - einen Auftragsbereich, in welchem die SBB Aufträge von Bund, Kantonen und Gemeinden auf deren Kosten erfüllen.
2. Verzicht auf den Beamtenstatus für bei den SBB Beschäftigte.
3. Privatisierung der SBB.

Texte du postulat du 10 décembre 1991

Après l'échec du mandat de prestations 1987 – pour citer les termes utilisés par la Direction des CFF –, à cause de l'écart toujours plus marqué entre les coûts et les recettes et étant donné la nécessité d'une nouvelle réglementation en 1994, à l'échéance du mandat de prestations 1987, une sérieuse remise en question du rôle et des structures des CFF s'impose. Les CFF ont exigé des autorités politiques, dans leur Livre blanc du 24 octobre 1991, qu'elles définissent des objectifs pour l'avenir des CFF, qu'elles établissent des priorités et qu'elles mettent à leur disposition les moyens nécessaires pour remplir ces objectifs.

Afin de permettre aux Chambres fédérales d'entamer à temps une réflexion sur ce sujet, le Conseil fédéral est invité à faire un rapport accompagné de propositions concrètes, voire de solutions de rechange, rapport qui traitera également des éventuelles réformes suivantes:

1. Séparation des activités des CFF en deux domaines:
 - un domaine géré par les CFF sous leur propre responsabilité selon les principes de l'économie de marché et sans aucun soutien de l'Etat
 - un domaine dans le cadre duquel les CFF remplissent, aux frais des commanditaires, les missions qui leur sont confiées par la Confédération, les cantons et les communes.
2. Disparition du statut de fonctionnaire pour les agents des CFF.
3. Privatisation des CFF.

Sprecher – Porte-parole: Fischer-Seengen

Schriftliche Begründung

Eine nach marktwirtschaftlichen Prinzipien betriebene Unternehmung erbringt ohne Zweifel die besten wirtschaftlichen Ergebnisse. Die SBB müssen deshalb nach diesen Prinzipien organisiert und betrieben werden. Der umgekehrte Weg, die Umgestaltung zu einer Verwaltungsabteilung des Bundes, ohne Zwang zu wirtschaftlichem Handeln, wäre verhängnisvoll und für unsere öffentlichen Finanzen nicht verkraftbar. Ob die SBB privatisiert werden oder als Anstalt des öffentlichen Rechts ausgestaltet bleiben sollen, ist zu prüfen, ebenso die Aufgabe des einem marktwirtschaftlichen Gebaren hinderlichen Beamtenstatus bei den SBB-Beschäftigten.

Aufteilung der SBB-Aktivitäten

Es liegt auf der Hand und wurde im Weissbuch klar zum Ausdruck gebracht, dass marktwirtschaftliches Handeln für eine Unternehmung nur möglich ist, wenn sie auch ihr Angebot der auf dem Markt bestehenden Nachfrage anpassen kann. Dies ist gegenwärtig überhaupt nicht der Fall. Die SBB erbringen unter verschiedensten Titeln Leistungen, deren Kosten bei weitem nicht gedeckt werden, die sozialpolitisch, besiedlungspolitisch, verkehrspolitisch oder umweltpolitisch indessen als notwendig erachtet werden.

Wenn einerseits die Forderung marktwirtschaftlichen Handelns an die SBB gestellt wird, andererseits aber der öffentliche Verkehr weiter Priorität haben soll, mit optimalen Leistungen im Regionalverkehr und immer neuen Angeboten im Güterverkehr, so ist eine Trennung der marktwirtschaftlich möglichen Leistungen von jenen, die im öffentlichen Interesse zusätzlich erbracht werden sollen, unausweichlich.

SBB als marktwirtschaftliches Unternehmen

Ziel muss es demnach sein, den SBB ein Betätigungsfeld zu weisen, das sie nach ausschliesslich marktwirtschaftlichen Prinzipien beackern können. Die SBB sind aufzufordern, in Zusammenarbeit mit Experten und Fachleuten der Bundesverwaltung diesen Bereich zu definieren. Er wäre durch den Bundesrat und die Bundesversammlung zu genehmigen, womit eine unangemessene Lösung ausgeschlossen werden könnte. Für diesen einmal definierten Bereich hätten die SBB die volle unternehmerische Verantwortung zu tragen; von Subventionen irgendwelcher Art könnte hier nicht mehr die Rede sein.

Die Investitionen wären durch die SBB auf deren Kosten zu tätigen, die Tarifgestaltung läge im Ermessen der SBB, kurz, die SBB hätten die volle unternehmerische Freiheit als Gegenstück zur Verantwortung.

SBB als Auftragnehmerin

Zur Erfüllung weiterer, nicht verzichtbarer Transportaufgaben wären die SBB als Auftragnehmerin ohne unternehmerische Verantwortung einzusetzen. Zunächst hätte der Bund, d. h. Bundesrat und Bundesversammlung, festzulegen, welche Leistungen zusätzlich zum unternehmerischen Angebot der SBB im Landesinteresse notwendig sind, d. h. welche Linie gebaut, ausgebaut respektive weiterbetrieben werden sollen, die sich ausserhalb des Unternehmungsbereichs der SBB befinden, und welche Leistungsangebote im Personen- und Güterverkehr verlangt werden sollen, für welche die SBB nicht marktgerechte und kostendeckende Tarife verlangen dürfen.

oder für die bei solchen Tarifen die Nachfrage fehlen würde. Sodann wären die Kantone und Gemeinden an der Reihe, ihrerseits die Aufträge für Leistungen im kantonalen, regionalen oder kommunalen Interesse an die SBB zu formulieren. Jedes Gemeinwesen hätte die den SBB erteilten Aufträge nach Aufwand zu entschädigen, wozu Infrastruktur und Betrieb gehören würden.

Développement par écrit

Une entreprise exploitée selon les lois de l'économie de marché produit sans conteste les meilleurs résultats économiques. Par conséquent, les CFF doivent être organisés et gérés selon ces principes. Par contre, leur transformation en un secteur de l'Administration fédérale, qui ne serait pas soumis aux contraintes d'une économie de marché, serait lourde de conséquences, tout en étant insupportable pour les finances publiques. Reste à savoir si les CFF doivent être privatisés ou s'ils doivent rester une institution de droit public, et à déterminer si l'on veut maintenir ou non dans la régie le statut de fonctionnaire, qui est préjudiciable aux pratiques inspirées de l'économie de marché.

Séparation des activités des CFF

Il est évident, et cela a aussi été clairement exprimé dans le Livre blanc, qu'une entreprise ne peut appliquer les principes de l'économie de marché que si elle peut adapter son offre à la demande existant sur le marché. Ce n'est aujourd'hui absolument pas le cas. Les CFF offrent à différents titres des prestations dont les coûts ne sont de loin pas couverts, mais que l'on considère comme indispensables, pour des raisons de politique sociale, de politique d'occupation du territoire, de politique des transports ou de politique de l'environnement.

Si l'on exige des CFF qu'ils appliquent les principes de l'économie de marché, alors que la volonté de privilégier les transports publics subsiste, ceux-ci étant appelés à fournir d'excellentes prestations dans le trafic régional et à renouveler sans cesse leur offre dans le trafic des marchandises, il devient indispensable de séparer les éventuelles prestations d'économie de marché des prestations supplémentaires requises par l'intérêt public.

Les CFF en tant qu'entreprise d'économie de marché

Il faut donc attribuer aux CFF un champ d'activité qu'ils pourront exploiter en appliquant exclusivement les principes de l'économie de marché. Les CFF seront chargés de définir ce domaine en collaboration avec des experts et des spécialistes de l'Administration fédérale. Le domaine devrait être approuvé par le Conseil fédéral et par l'Assemblée fédérale, ce qui exclurait toute solution inadéquate. Les CFF assumeront pleinement une responsabilité d'entrepreneur dans ce domaine, qui serait défini une fois pour toutes; il ne pourrait plus être question de subventions d'aucune sorte.

Les investissements seraient faits par les CFF et à leurs frais, la fixation des tarifs serait du ressort des CFF, bref, les CFF auraient une totale liberté d'entreprise, en échange de la responsabilité qui leur incomberait.

Les CFF en tant que mandataires

Les CFF devraient se voir attribuer certaines prestations de transport indispensables, qu'ils fourniraient en tant que mandataires sans en assumer la responsabilité d'entrepreneur. En premier lieu, la Confédération – soit le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale – devrait établir quelles prestations supplémentaires sont nécessaires dans l'intérêt du pays; il s'agirait notamment de déterminer quelles lignes hors du domaine géré par les CFF doivent être construites, développées, et le cas échéant, encore exploitées; enfin, il s'agit de définir quelles prestations relatives au transport de personnes et de marchandises devraient être exigées, pour lesquelles les CFF n'auraient pas le droit d'appliquer un tarif conforme aux lois du marché et couvrant les coûts, ou pour lesquelles la demande ferait défaut si de tels tarifs étaient appliqués. Ainsi, les cantons et les communes auraient à leur tour la possibilité de définir les prestations exigées des CFF, dans l'intérêt des cantons, des régions et des communes. Chaque collectivité devrait alors indemniser les CFF des prestations fournies, et cela en fonction des dépenses occasionnées, y compris l'infrastructure et l'exploitation.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 27. Januar 1992

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 27 janvier 1992

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

Ueberwiesen – Transmis

90.808

Interpellation Cavadini Adriano Unterhalts- und Verbesserungsarbeiten am Bahnhof Lugano

Interpellanza Cavadini Adriano Situazione alla stazione di Lugano

Interpellation Cavadini Adriano Etat de la gare de Lugano

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1990, Seite 2491 – Voir année 1990, page 2491

On. Cavadini Adriano: In sé può sembrare un piccolo problema quello della Stazione di Lugano; merita però di essere rilanciato anche in questa sede perché, fino a poco tempo fa, in questa Stazione di lavori non ne venivano mai intrapresi. Ora, le insistenze dell'autorità comunale e gli interventi degli ultimi due anni hanno portato le ferrovie ad avviare alcuni lavori di miglioria che dovrebbero essere considerati transitori. Io vorrei qui avere da parte del Consiglio federale l'assicurazione che questi lavori – e soprattutto quelli che sono previsti dal settembre 1992 fino al marzo 1993 – per la realizzazione delle rampe di accesso ai marciapiedi vengano ora effettivamente realizzati.

A media scadenza poi, il problema della Stazione di Lugano deve essere affrontato globalmente. Si sono sempre rinviati i lavori dicendo che si aspettavano le decisioni sulla trasversale ferroviaria alpina. Quando queste decisioni saranno note, e non dovrebbe più passare molto tempo, mi auguro che – e vorrei anche qui un'assicurazione – il Consiglio federale e le Ferrovie pianifichino la sistemazione di questa Stazione in modo definitivo in tempi relativamente urgenti.

Il Cantone Ticino e Lugano hanno anche un importante traffico passeggeri e non devono soltanto essere considerati una regione di attraversamento per il traffico merci. E' quindi giusto che anche le Ferrovie e la Confederazione migliorino le attrezzature di queste infrastrutture passeggeri, soprattutto in una località come quella di Lugano che ha un forte movimento turistico e che figura tra una delle Stazioni più importanti a livello svizzero.

Quindi assicurazione del Consiglio federale sui lavori transitori che vengano ora portati a termine senza ulteriori indugi, assicurazione che appena il tracciato sarà definito anche i lavori e i progetti di lavori di sistemazione definitiva verranno avviati con sollecitudine.

Bundesrat Ogi: Die Frage des kurz- und mittelfristigen Ausbaus des Bahnhofs Lugano steht in engem Zusammenhang mit der aktuellen Alpen transitplanung in diesem Raum. Herr Adriano Cavadini, Sie kennen ja als Mitglied der Kommission, die die Neat behandelt hat, die Ausgangslage sehr genau. Aus dem sogenannten Grobvariantenvergleich ergeben sich verschiedene Möglichkeiten des Anschlusses der Neubaustrecke an das bestehende Netz. Die definitive Wahl der zweckmässigsten Lösung hängt in erster Linie von den Bedingungen einer späteren Fortsetzung in Richtung Italien ab. Die

Postulat der freisinnig-demokratischen Fraktion Reform der Schweizerischen Bundesbahnen

Postulat du groupe radical-démocratique Réforme des Chemins de fer fédéraux

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3401
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	345-346
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 991

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.