

Vierzehnte Sitzung – Quatorzième séance

Donnerstag, 18. Juni 1992, Vormittag
Jeudi 18 juin 1992, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Nebiker

Ad 91.031

PTT. Voranschlag 1992.**Nachtrag I****PTT. Budget 1992.****Supplément I**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. April 1992
 Message et projet d'arrêté du 29 avril 1992

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

Beschluss des Ständerates vom 9. Juni 1992
 Décision du Conseil des Etats du 9 juin 1992

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

Frey Walter, Berichterstatter: Sie haben gesehen, dass das Geschäft in Kategorie IV eingeteilt wurde. Wir haben die Nachtragskredite der PTT sorgfältig überprüft. Die Hauptposten ergaben sich aus den erhöhten Kosten für das Personal (Teuerungsausgleich). Wir haben sie als berechtigt befunden und empfehlen Ihnen die Annahme der Nachtragskredite.

Eintreten 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 Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

Dagegen

64 Stimmen

1 Stimme

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

92.035

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1991**CFF. Gestion et comptes 1991**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 29. April 1992
 Message et projet d'arrêté du 29 avril 1992

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

Beschluss des Ständerates vom 9. Juni 1992
 Décision du Conseil des Etats du 9 juin 1992

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

Leuenberger Ernst, Berichterstatter: Namens der Finanzkommission nehme ich Stellung zur Rechnung der Bundesbahnen für das Jahr 1991. Aufgrund der bestehenden Arbeitsteilung wird zum Geschäftsbericht ein Vertreter der Geschäftsprüfungskommission etwas sagen.

Vielleicht darf ich eine Vorbemerkung voranstellen: Es ist das erste Mal, dass sich die Finanzkommission mit der SBB-Rechnung befasst. Traditionellerweise war das eine vornehme Aufgabe der Verkehrskommission. Durch die Parlamentsreform, die ja nur bei den Belastungen greift, nicht aber auf der andern Seite, hat man diese Aufgabe der Finanzkommission zugewiesen. Und ich will Ihnen nicht verschweigen, dass da und dort wegen dieser Aenderung echte Tränen vergossen wurden.

Wir haben als Finanzkommission eine Kontrollaufgabe. Ich werde mich hüten, ins Philosophieren zu verfallen, sondern werde ganz einfach berichten, was wir bei unserer Kontrolle bemerkt haben. Dieser Bericht kann aber nicht erstattet werden, ohne Ihnen zu gestehen, dass es einige kleine Anfangsschwierigkeiten gegeben hat, weil man offenbar bei der SBB-Führung die Gewährung von Durchblick und Transparenz noch immer mit Striptease verwechselt und schamhaft meint, man sollte in der Präsentation der Zahlen nicht zu weit gehen. Die Parlamentarier haben hier allerdings eine andere Sicht der Dinge: Wenn wir die SBB – wie das Herr Bundesrat Ogi wieder mal so treffend formuliert hat – nicht nur fordern, sondern auch fördern wollen, dann müssen wir als Parlamentarier dem Volk gegenüber für diese Förderung auch geradestehen – vor allem, sobald sich diese Förderung auf Franken und Rappen bezieht. Es gilt ja auch hier das Prinzip, dass jeder unüberlegt ausgegebene Steuerfranken jenen am meisten weh tut, die für diesen Steuerfranken am härtesten und intensivsten gearbeitet haben. Soviel generell zur Kontrolle.

Es gibt ein Zauberwort, das umgeht im ganzen Land, und dieses Zauberwort heisst unternehmerische Führung. Unter unternehmerischer Führung versprechen sich die einen, dass dann alle Defizite und alle öffentlichen Leistungen plötzlich verschwinden würden und dennoch ein flächendeckendes, allseits befriedigendes Angebot an Bahnleistungen möglich wäre. Einige meinen auch, unternehmerische Führung bedeute, dass dann jeder Parlamentarier gleich auch noch Unternehmensleiter eines solchen Unternehmens wäre und seine persönlichen Vorstellungen von Führung einbringen könnte. Ich glaube, Sie erraten leicht, dass die Finanzkommission findet, das sei mit dem Stichwort unternehmerische Führung wohl nicht gemeint gewesen.

Zur Rechnung 1991 der Bundesbahnen: Die Hauptzahl sei vorweggenommen: Es resultiert ein Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken, während das Budget – vorschriftsgemäss, möchte ich sagen – ausgeglichen präsentiert worden ist. Dieses Resultat von minus 28,6 Millionen Franken kam zustande, nachdem man erst noch Rückstellungen im Betrag von rund 60 Millionen Franken aufgelöst hat.

Woher kommt das Laster? Beim Güterverkehr war ein Ertrag von 1,348 Milliarden Franken budgetiert. Es ist ein Ertrag erwirtschaftet worden, der um 40 Millionen unter diesem Budgetziel liegt. Als Hauptursache wird die Konjunkturlage angegeben. Es werden da auch die berühmten Probleme mit Cargo ins Feld geführt.

Erfreulicheres ist vom Personenverkehr zu berichten. Hier wurde ein Ertrag budgetiert, der um 56 Millionen Franken tiefer liegt als das effektiv erwirtschaftete Resultat. Also höchst erfreuliche Nachrichten beim Personenverkehr. Man kann zu diesem Resultat nur gratulieren.

Auf der Aufwandseite ist der Personalaufwand um 70 Millionen Franken höher ausgefallen als budgetiert. Die Bundesbahnen haben mit Recht darauf hingewiesen, dass die Entscheidungen, die zu diesen höheren Personalaufwendungen geführt haben, nicht durch die Unternehmensleitung der SBB gefällt wurden, sondern durch die politischen Instanzen. Die Personalkosten belaufen sich inzwischen auf 56 Prozent des Gesamtaufwands. Die Finanzkommission macht diese Feststellung nicht, ohne ebenfalls festzuhalten, dass über Jahre hinweg die Arbeitsproduktivität bei den Bundesbahnen laufend gestiegen ist. Man kann nämlich feststellen, dass im Prinzip mit gleichbleibendem – oder sogar rückläufigem – Personalbestand in den letzten Jahren immer grössere Leistungen erbracht wurden. Dafür ist nicht nur der Leitung, sondern auch jeder und jedem, die bzw. der an diesem Resultat gearbeitet hat, herzlich zu danken.

Wir haben auch noch einige Detailfragen diskutiert, die ich Ihnen vortragen will. Wir haben insbesondere die Abschreibebestimmung diskutiert. Die Finanzkommission war und ist der Meinung, ein Abschreibesatz von 3,5 Prozent sei zu niedrig und führe zu einem zu guten Resultat. Die Bahnleitung hat darauf hingewiesen, dass dieser Abschreibungssatz nicht durch die Unternehmensleitung festgelegt wird, sondern durch die Behörden.

Es ist auch diskutiert worden, ob der Zinssatz für die Verzinsung von Darlehen mit 5,8 Prozent nicht ebenfalls zu tief angesetzt sei und zu einem zu guten Resultat führe. Dazu konnten Erklärungen abgegeben werden, die zeigten, dass sich dieser Zinssatz im Durchschnitt rechtfertigen lässt.

Es wurde auch – wie zu erwarten war – die Frage der Schuldensanierung, vor allem von der Unternehmensleitung her, aufgeworfen. Die Finanzkommission, die sich u. a. mit dem Bundeshaushalt zu befassen hat, brach über diesem Vorschlag nicht gerade in Begeisterung aus, um so weniger, als jede Schuldensanierung der Bundesbahnen letztlich bloss dazu führt, dass die Schulden beim Bund registriert werden müssen. Wegzaubern kann sie niemand.

Hauptthema – ich vermute, das wird auch in der nachfolgenden Debatte das wichtigste Thema sein – bildete die Frage des Regionalverkehrs. Einerseits machen die Bundesbahnen geltend, dass ihnen unter rein unternehmerischen Aspekten der Regionalverkehr etwelche Schwierigkeiten bereitet. Auf der anderen Seite sind wir als parlamentarische Kontrollleure auch beim Volk im Wort. Wir haben nämlich im Vorfeld der Volksabstimmung über «Bahn und Bus 2000» landauf, landab ganz deutlich gesagt, dass «Bahn und Bus 2000» auch den Regionalverkehr meine und nicht nur die grossen, ertragreichen und ertragsversprechenden Linien.

Wie wollen wir uns als Politikerinnen und Politiker aus diesem Dilemma herausfinden? Jedenfalls wohl kaum über eine jener schönen Formeln, an denen wir im allgemeinen ja Freude haben. Hier ist mit Fördern wohl nicht sehr viel zu holen. Hier ist vor allem Fördern angezeigt, aber Fördern kostet etwas, und sobald es etwas kostet, ist das Fördern nicht mehr unbedingt in aller Leute Munde.

Dies die Bemerkungen, die die Finanzkommission anzubringen hat.

Ich beantrage Ihnen namens der einstimmigen Finanzkommission, der Jahresrechnung 1991 und der Bilanz per 31. Dezember 1991 der Bundesbahnen zuzustimmen, wie dies im entsprechenden Bundesbeschluss Artikel 1 Absatz 1 festgehalten ist.

M. Theubet, rapporteur: Après quatre années d'excédents de produits plus ou moins importants, le résultat d'entreprise des CFF s'est détérioré au cours de l'exercice 1991. Ainsi, pour la première fois depuis l'entrée en vigueur du mandat de prestations en 1987, les recettes n'ont pas suffi à couvrir les dépenses. Si le déficit annoncé n'est que de 28,6 millions de francs, c'est qu'un prélèvement de 56,7 millions a été effectué sur les

réserves, et grâce surtout au montant de 1,873 milliard versé par la Confédération en faveur des CFF. La contribution d'infrastructure versée par l'entreprise a été de 45 millions, comme convenu.

Ce constat plutôt pessimiste appelle d'emblée deux explications: d'une part, la Confédération a décidé de compenser le renchérissement à un niveau plus élevé, 6 pour cent, que ne le prévoyait le budget, 4,5 pour cent, ce qui représente une charge supplémentaire de 45 millions de francs; d'autre part, elle a relevé de 3 pour cent les salaires réels au 1er juillet 1991, augmentant ainsi les dépenses de 52,3 millions par rapport au budget. Si l'on ajoute à cela un montant de 130 millions pour les intérêts en hausse et un accroissement des charges de 47 millions dû à l'augmentation de l'effectif de 725 personnes, on comprend aisément que l'équilibre du compte des résultats soit devenu un objectif impossible à réaliser.

Toutefois, l'apparition de ce déficit ne doit pas nous empêcher de relever les points positifs. Parmi ceux-ci, la progression enregistrée dans le trafic voyageurs qui, avec un accroissement de 2,8 pour cent de leur nombre et de 12 pour cent pour les voyageurs/kilomètre, est l'une des plus fortes de ces dernières années. Les performances sont encore meilleures en ce qui concerne les produits: accroissement de 10,5 pour cent dans le trafic voyageurs contre 3,8 pour cent en 1990, et de 11,2 pour cent pour les produits accessoires contre 3,9 pour cent en 1990 également. Il faut toutefois relativiser ces progrès dès lors que l'on prend en considération l'augmentation des tarifs de 12,2 pour cent en moyenne intervenue le 1er mai de l'année dernière.

Quant à l'évolution du trafic marchandises, elle est plus contrastée en raison du ralentissement de la conjoncture. Ses produits s'inscrivent en progression de 1,7 pour cent bien que les quantités transportées aient diminué de 2,2 pour cent. Augmentation des recettes aussi dans le transport par conteneur de grande capacité et dans le feroutage, même si le nombre d'envois envisagé n'a pas été atteint. Point noir dans ce secteur, le cargo domicile qui reste au-dessous du montant budgeté et ne couvre même pas le 50 pour cent de ses coûts. Les CFF espèrent remédier à la régression régulière des résultats de ce service par l'optimisation du nombre des centres régionaux et même renverser la vapeur à partir de 1996. Au titre des prestations de service public dans le transport régional des voyageurs et le feroutage, la Confédération a versé le montant convenu de 650 millions, soit 58 millions de plus qu'en 1990.

Du côté des charges, en plus des postes déjà signalés, notons que la moitié de l'augmentation de 547 millions d'une année à l'autre est imputable aux charges de personnel qui représentent les 55 pour cent des charges totales. L'an dernier, le Conseil fédéral avait tiré la sonnette d'alarme lorsque cette proportion avait atteint 56 pour cent. Même si cette dernière ne s'est pas modifiée de manière significative, on peut y voir l'amorce d'un revirement de situation. Afin d'éviter des écarts trop importants, il est souhaitable que l'estimation du renchérissement sur les salaires soit dorénavant plus réaliste, à l'instar des conditions-cadres fixées pour la préparation du budget de l'Etat.

Les amortissements des immobilisations d'un taux moyen de 3,5 pour cent se font sur les valeurs de construction ou d'acquisition. Les intérêts des engagements à long terme ont connu une ascension impressionnante de 34 pour cent, de sorte que la totalité des intérêts, 556 millions au taux pondéré de 5,8 pour cent, atteint presque un dixième des charges totales. Pareille évolution ne pouvait que retenir l'attention de la commission. D'un rapport complémentaire remis par l'Office fédéral des transports, il ressort que les CFF ne peuvent agir ni sur les taux d'amortissement ni sur les taux d'intérêts, les premiers étant fixés par un règlement accepté par le Conseil fédéral, les seconds par l'Administration fédérale des finances. Les taux d'amortissement varient de 1 pour cent, pour les bâtiments administratifs et locatifs, à 10 pour cent pour les équipements informatiques et le mobilier. S'ils paraissent un peu faibles, en regard de ceux pratiqués dans l'économie privée, il faut savoir que les charges qu'ils entraînent sont souvent déterminées avant tout par l'importance des groupes d'actifs à amortir et que certains investissements, tels le gros entretien

et les travaux provisoires, sont amortis directement. En ce qui concerne les taux d'intérêt, il s'agit, pour les plus récents, des taux des emprunts de la Confédération, augmentés d'une commission de 1/8e pour cent. Le taux pondéré ne fera que croître compte tenu des taux pratiqués aujourd'hui.

La commission s'est penchée également sur le bilan de l'entreprise et elle a constaté que le capital de dotation ne représentait même plus le cinquième de celui-ci. Elle s'est inquiétée de cette évolution, d'autant plus que les gros investissements sont encore à venir, alors que la limite inférieure des fonds propres est déjà atteinte. Pour ce qui est du rendement de l'entreprise, les résultats de l'année dernière ne sont que partiellement comparables avec ceux des années précédentes en raison d'un changement de méthode de recensement. On peut dire cependant que la productivité de l'exploitation est du même ordre de grandeur que celle de 1990, la productivité du trafic et le taux d'utilisation affichant même une légère augmentation.

La plupart des recommandations contenues dans le message du Conseil fédéral ont fait l'objet de discussions au sein de notre commission. Tout d'abord, le transport régional des voyageurs pour lequel le Conseil fédéral réitère la nécessité de remplacer les lignes ferroviaires régionales à faible trafic par des services d'autobus. Nous sommes aussi d'avis que la question du maintien d'une offre se pose lorsque le taux d'utilisation est inférieur à 10 pour cent, la moyenne du trafic régional et dans les agglomérations étant actuellement de 15 pour cent. Pour entreprendre les études nécessaires, les CFF disposent maintenant d'un indicateur de la rentabilité du trafic voyageurs, à savoir le compte de résultat par ligne. Cet instrument de gestion permet de déterminer annuellement le rapport coûts marginaux/recettes de chaque ligne pour le trafic voyageurs, non compris le trafic marchandises. Toutefois, ce dernier est pris en compte lors de l'analyse d'une ligne, ce qui est normal. Nous n'aimerions pas que le compte de résultats par ligne devienne la seule référence pour décider de la suppression des trains régionaux. Il doit rester un indice parmi d'autres en vue de la révision des prestations offertes sur la ligne en question. Dans un premier temps, il faudra s'efforcer de trouver des formes de production plus rationnelles et mieux axer les prestations sur la demande. La commission est également d'avis qu'il conviendrait d'examiner si des chemins de fer concessionnaires ne pourraient pas reprendre le trafic régional des CFF sur certains tronçons. Ce devrait être une possibilité de créer des synergies et de mieux tirer parti des capacités existantes.

Pour ce qui est de CARGO 2000, nous considérons une réduction de l'offre comme urgente. Le Conseil fédéral a d'ailleurs demandé à maintes reprises de consolider les prestations au lieu de les étendre. Le problème est identique pour CARGO X dont le développement ne pourra être assuré que si l'on associe d'autres partenaires aux CFF. Quant à RAIL 2000, la commission a été informée des intentions d'élaborer un projet plus réaliste et adapté à la demande. Compte tenu des difficultés de construction rencontrées, un message complémentaire en vue d'un crédit additionnel sera présenté à ce sujet.

Il ressort de l'examen des comptes que les CFF ne sont plus en mesure de remplir le mandat de prestations de 1987. Une réorientation fondamentale, qui devrait déboucher sur un nouveau mandat de prestations, s'impose d'urgence. Il y a donc lieu de concevoir un schéma directeur reposant sur une base politique. A cet effet, un groupe de réflexion a été chargé d'élaborer pour la fin de l'année des bases de décisions, qui feront suite au «livre blanc» des CFF. L'accent y sera mis sur le développement du système ferroviaire et de l'offre, compte tenu des conséquences financières, sur la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation, sur la modification du cadre de la gestion et sur les possibilités de privatiser partiellement les installations ou de les transférer à d'autres collectivités.

Afin de s'acquitter au mieux de la tâche de surveillance qu'elle s'est vu confier par la modification de la loi sur les rapports entre les conseils, la Commission des finances a demandé au Conseil fédéral de pouvoir obtenir préalablement les rapports établis par l'organe de révision des CFF. Enfin, nous remercions les responsables de la Régie et les représentants de l'Of-

fice fédéral des transports qui se sont mis à disposition de la commission et lui ont grandement facilité la tâche.

En conclusion, la commission vous recommande à l'unanimité d'approuver les comptes et le rapport de gestion des CFF pour 1991.

Brügger Cyrill: Mit der Aenderung des Geschäftsreglementes des Nationalrates vom letzten Herbst sind die Kompetenzen für die Oberaufsicht des Parlamentes neu verteilt worden. Dabei sind da und dort kleinere Unsicherheiten entstanden. Die Abgrenzung der Kompetenzen der verschiedenen Parlamentsgremien musste zunächst geklärt werden.

Die früheren Bestimmungen nach Artikel 15 des Geschäftsreglementes, wonach sämtliche SBB-Geschäfte der Verkehrskommission zugewiesen wurden, sind gestrichen worden. Damit sind die Büros der Räte bei der Zuweisung der Geschäfte an die Kommissionen frei und können, unabhängig von der Revision des Geschäftsverkehrsgesetzes, die Vorberatung des Geschäftsberichtes und der Rechnung der SBB den Geschäftsprüfungs- bzw. Finanzkommissionen übertragen. Diese Geschäfte wurden in diesem Jahr erstmals der Finanz- und der Geschäftsprüfungskommission zugewiesen.

Die Verkehrskommissionen werden hingegen in Zukunft Gesetzesvorlagen, die die SBB betreffen – zum Beispiel den neuen Leistungsauftrag –, sowie besondere Botschaften für Investitionen – wie die einzelnen Kreditbranchen für die Realisierung des Alpentransitkonzeptes – vorzubereiten haben. Das Büro kann dabei eine andere Kommission, zum Beispiel die Finanzkommission, zum Mitbericht einladen.

Aufgrund des geänderten Geschäftsreglementes haben die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen zudem auch die Aufgabe, regelmässig die gesellschaftlichen und politischen Entwicklungen in ihren Sachbereichen zu verfolgen sowie Anregungen und Vorschläge zu Problemlösungen auszuarbeiten.

Diese Neudefinierung der Zuständigkeiten nahm die Generaldirektion der SBB zum Anlass, das Generalsekretariat der Bundesversammlung auf die doch ansehnliche Zahl von Aufsichtskommissionen aufmerksam zu machen, denen die SBB-Organe neu ausgesetzt seien. Dabei wurde vorgerechnet, dass bisher schon fünfzehn Aufsichtskommissionen am Werk gewesen und zehn neu hinzugekommen seien. Das ist eine mutwillige Ueberschätzung der realen Situation. Der Dienststellenbesuch bei Herrn Eisenring im Präsidium der Generaldirektion war entsprechend vorbelastet, und der Dialog musste zunächst noch gesucht werden. Immerhin muss das Parlament seine verfassungsmässige Oberaufsicht ausüben können, muss sich darüber orientieren können, was mit den vom Bund zur Verfügung gestellten Geldern geschieht. In dieser Sache erwarten wir von seiten der SBB, speziell aus der obersten Etage, eine verstärkte Bereitschaft zur Zusammenarbeit.

Anlässlich einer Zusammenkunft von Vertretern der Finanz- und Geschäftsprüfungskommissionen beider Räte haben wir das Vorgehen für die Beratung des Geschäftsberichtes und der Rechnungen abgesprochen. Zudem wurde von den Sekretariaten der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, der Finanzkommission und der GPK je ein Papier erarbeitet; aus diesen geht hervor, wie die Kompetenzen der verschiedenen Gremien geregelt sein sollten. Diese drei Papiere sind eine gute Grundlage, um erste Erfahrungen zu sammeln.

In groben Zügen beinhalten diese Papiere nichts anderes, als dass für die SBB fortan das gleiche gilt wie für den anderen grossen Bundesbetrieb, die PTT. Bis jetzt bestand in Sachen PTT eine sehr gut eingespielte Praxis. Laut Geschäftsverkehrsgesetz sind zwischen den beiden Regiebetrieben PTT und SBB keine Unterschiede zu machen. Was sich bei den PTT bewährt hat, wird sich nach einer Uebergangszeit sicherlich auch für die SBB als das richtige erweisen.

Soll die Oberaufsicht des Parlamentes indirekt über das Bundesamt für Verkehr laufen, wie dies von der Generaldirektion der SBB vertreten wird, oder sollen Ratsmitglieder den gesetzlichen Auftrag auch direkt ausüben können? Ein Rechtsgutachten, erstellt durch das Bundesamt für Verkehr, soll in dieser Frage Klarheit schaffen. Es muss rechtlich abgesichert sein, in

welchem Rahmen Mitglieder des Parlamentes die Oberaufsicht über die beiden Regiebetriebe PTT und SBB ausüben sollen.

An unseren Beratungen und anlässlich verschiedener Kontakte mit SBB-Organen war immer wieder die Rede vom Gutachten über die Kompetenzordnung zwischen SBB und Bund, ein Gutachten, das Professor Rühle ausgestellt hat. Eine Rolle, die offenbar besser definiert werden muss, ist diejenige des Verwaltungsrates. Nach Professor Rühle nimmt der Verwaltungsrat seine Verantwortung zwar besser wahr, als die oft gehörte Kritik es vermuten lässt. Hingegen gibt es Dinge, die angepasst und verbessert werden müssen. Laut Neat-Botschaft soll auf der Stufe EVED ein spezieller Stab für Kontrolle und Koordination geschaffen werden. Die Stellung und Rolle dieses Gremiums ist in der Botschaft wohl skizziert, nicht aber präzisiert worden. Daraus ergeben sich verschiedene Unklarheiten, die behoben werden müssen. Dieser Stab für Kontrolle und Koordination muss besser in das bestehende Institutionsgefüge eingeordnet werden.

So ist klarzustellen, welches das Verhältnis zwischen dem Verwaltungsrat der SBB und diesem Stab ist. Dabei geht es nicht darum, den Verwaltungsrat aus seiner Verantwortung zu entlassen, vielmehr soll er die Aufsichtsfunktion des Stabes für Kontrolle und Koordination ergänzen und verstärken.

Ein zweites Thema hat uns ebenfalls recht intensiv beschäftigt: der Leistungsauftrag an die SBB. Die SBB haben in einem Weissbuch festgehalten, dass der Leistungsauftrag 1987 gescheitert sei. Auf Beginn 1994 muss ein neuer Leistungsauftrag formuliert werden. Damit nicht die gleichen Fehler wiederholt werden, müssen saubere Grundlagen erarbeitet werden. Wichtige Entscheidungen müssen getroffen werden, bevor im Verlauf des nächsten Jahres dieser Leistungsauftrag neu definiert werden kann. Der Bundesrat hat eine Arbeitsgruppe, eine sogenannte Groupe de réflexion, unter Leitung von Generalsekretär Fritz Mühlemann ins Leben gerufen. Diese Groupe de réflexion soll im Verlauf des Frühjahres 1993 ihre Arbeiten abgeben, damit noch genügend Zeit ist, um die endgültige Formulierung des neuen Leistungsauftrages festzulegen.

Dieser Gruppe stellen sich eine Anzahl ganz entscheidender Fragen:

1. Was geschieht mit dem Regionalverkehr?
2. Könnten die SBB in Zukunft dreiteilig organisiert werden, eingeteilt in SBB-Betrieb, SBB-Investitionen und -Infrastrukturen sowie SBB-Materialerwerb?
3. In welchem Mass könnte eine Teilprivatisierung in Frage kommen?
4. Wie können und wie sollen die finanziellen Aufwendungen auf die verschiedenen öffentlichen Körperschaften aufgeteilt werden?
5. Welche Leistungen können vom Bund, welche vom Kanton und welche von den Regionen und Gemeinden übernommen werden, ohne dass die Solidarität untereinander empfindlich gestört wird?

Bei dieser Übung wird es wichtig sein, dass der Bund flächendeckende Dienstleistungen im Auge behält. Die Randregionen sind auf diese gemeinwirtschaftlichen Bundesleistungen angewiesen, wie andererseits der Bund ebenfalls daran interessiert sein muss; denn flächendeckende Dienstleistungen sind eine Voraussetzung, um eine dezentrale Besiedlung des Landes zu garantieren.

Kurz etwas zu «Bahn 2000»: Die Schwierigkeiten, die bei der Realisierung von «Bahn und Bus 2000» auftreten, sind bekannt. Wir mussten ja im Parlament einer Aenderung des Plan genehmigungsverfahrens zustimmen. Trotzdem ergeben sich immer wieder neue Aspekte: Was vor sieben Jahren bei der Erarbeitung der Botschaft zu «Bahn 2000» gültig war, ist in Sachen Technik teilweise überholt. So müssen für die Verkürzung der Fahrzeiten nicht immer und in jedem Fall Aenderungen an der Trasseführung vorgenommen werden. Mit neuem Wagenmaterial, zum Beispiel Neigewagen, lassen sich die gesteckten Ziele mit viel weniger Aufwand realisieren. Der Einsatz von neuen Eisenbahnwagen ermöglicht den Zügen, auch auf kurvenreichen Strecken rascher zu fahren.

Kurz und gut: Retuschen an den ursprünglichen Plänen und zum Teil deren Revision sind unumgänglich. Die SBB haben in

der Person von Herrn Urech einen Delegierten für «Bahn 2000» bestimmt, wie dies mit der Wahl eines Delegierten für den Alpen transit auch schon geschehen ist. Damit sollen die Revisionsarbeiten für «Bahn 2000» besser koordiniert werden.

Das Parlament muss die Entwicklung dieser Sache im Auge behalten, denn schon jetzt wird offenkundig, dass es dereinst zu namhaften Ueberschreitungen der bewilligten Kredite kommen wird. Vor allem muss die Kostenentwicklung genau mitverfolgt werden, wenn Aenderungen an den ursprünglichen Projekten vorgenommen werden. Niemals darf es darauf hinauslaufen, dass infolge Kostenentwicklung Aenderungen am Grundkonzept von «Bahn und Bus 2000» erfolgen und dadurch Sinn und Geist dieses Projektes verraten würden. Die Randregionen dürfen nicht am Ende die Geprellten sein. Das Schweizervolk hat dem Projekt «Bahn und Bus 2000» zugestimmt, weil damit unter anderem eine Solidarität mit den weniger dicht besiedelten Gebieten erreicht werden kann.

Die Geschäftsprüfungskommission empfiehlt Ihnen, dem vorliegenden Bericht zuzustimmen.

Dünki: In der Region Zürich verkehren seit einiger Zeit die S-Bahn-Züge. Die Steigerung der Verkehrsfrequenz darf sich sehen lassen. Leider sind noch nicht auf allen Stationen die dringend erforderlichen Perronerhöhungen gebaut worden. Ältere Personen, Gehbehinderte und Invalide können die Doppelstockwagen beim besten Willen nicht benützen, weil sie nicht in der Lage sind, auf das erhöhte Trittbrett zu klettern oder ohne fremde Hilfe aus dem Zug zu steigen. In der Faschachtszeitung von Oberrieden war zu lesen, dass man Hochspringer sein müsste, um auf der Station Oberrieden in einen Doppelstockwagen der SBB einsteigen zu können.

Die Verärgerung in der Bevölkerung ist sehr gross. Eine ganz bestimmte Kategorie von Personen, welche besonders auf das öffentliche Transportmittel angewiesen ist, wird vom Bahnfahren ausgeschlossen. Die Bevölkerung setzte natürlich die politischen Behörden unter massiven Druck. In vielen Eingaben wurde der Gemeinderat aufgefordert, bei den Bahnverantwortlichen vorzusprechen und nach einer Lösung zu suchen. Das wurde im Interesse der Sache auch getan, aber leider ohne Erfolg. Die Generaldirektion der SBB liess wissen, dass sie kein Geld habe, solche Investitionen zu tätigen. Die Gemeinde müsse sich bis nach dem Jahre 2000 gedulden.

Unsere Behörde suchte daher nach anderen Möglichkeiten, um im Interesse der Bahnkunden den Missstand zu beheben. Unsere Gemeinde wäre bereit, den Bundesbahnen ein mehr als zehnjähriges zinsloses Darlehen zu gewähren, wenn die Perronerhöhungen sofort realisiert würden. Sie haben richtig gehört: Ein zinsloses Darlehen in der Höhe von ungefähr einer halben Million Franken. Und Sie werden es kaum glauben: Die Generaldirektion der SBB in Bern lehnt diese grosszügige Offerte ab, mit dem Hinweis auf das Finanzgesetz, das diese Art von Darlehen untersagt. Im weiteren würde dies die Mittel in einem höchst angespannten Haushalt auf Jahre hinaus binden. Die Perronerhöhung würde erst nach dem Jahre 2000 realisiert, es sei denn, «die Gemeinde würde die Kosten voll zu ihren Lasten übernehmen».

Gleiche Antworten haben zwei weitere zürcherische Gemeinden erhalten, nämlich Wallisellen und Küsnacht. Die Gemeinderäte dieser bahnfrendlichen zürcherischen Gemeinden sind über dieses Verhalten empört. Sie haben kein Verständnis für eine solche Argumentation. Jedes kaufmännisch gut geführte Unternehmen würde in finanziell schlechten Jahren zinslose und langjährige Darlehen von Gemeinwesen mit Handkuss nehmen, um Bauten zu verwirklichen, die ja sowieso aus betrieblichen Gründen einmal erstellt werden müssen.

Es ist unverantwortlich, Doppelstockwagen ohne Perronpassungen verkehren zu lassen. Sollte es wegen des Missstandes zu folgenschweren Unfällen kommen, was gar nicht auszuschliessen ist, könnte die Bahn haftbar sein.

Autos, die der Betriebssicherheit nicht genügen, werden nicht zum Verkehr zugelassen. Die Bahn aber kann sich alles erlauben. Ich begreife einfach nicht, dass die Bahnverantwortlichen so unverantwortlich sein können. Dieses Verhalten trägt nicht

zu einer Verbesserung des Image bei. Die Generaldirektion der SBB hätte es dringend nötig, dieses vor der Neat-Abstimmung etwas aufzupolieren.

Ich frage deshalb unseren Verkehrsminister: Herr Bundesrat Ogi, sind Sie gewillt, etwas zu unternehmen, damit auf allen Bahnhöfen, auf welchen Doppelstockwagen der SBB verkehren, die baulichen Anpassungen raschestmöglich, unter Mithilfe der Gemeinden, realisiert werden? Sind Sie bereit, die SBB-Generaldirektion zu veranlassen, langfristige und zinslose Darlehen der Gemeinden zu akzeptieren und allenfalls hierfür die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen?

Für Ihr Eingreifen wären Ihnen viele Mitbürgerinnen und Mitbürger sehr dankbar. Nach meiner Ueberzeugung sind Sie ein vernünftiger Mensch, der in einer unvernünftigen Umgebung noch etwas auszurichten vermag.

Weder Hansjürg: Für 1991 weisen die SBB einen Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken aus. Dieser hätte ohne Auflösung von Rückstellungen sogar 85 Millionen Franken betragen. Der Monopolbetrieb SBB bekommt für dieses Ergebnis natürlich keinen Schönheitspreis. Die Auflösung von Rückstellungen, die das Ergebnis verbessern, war auf Grundstückerkäufe zurückzuführen, was wir auch nicht als der Weisheit letzten Schluss betrachten.

Allerdings müssen die SBB bei einigen Teilposten in Schutz genommen werden, so vor allem bei der 5prozentigen Inflation. Sie allein erforderte Mehraufwendungen in der Höhe von 272 Millionen Franken. Ein zweites Mal müssen die SBB in Schutz genommen werden, wenn die von der Nationalbank und vom Bankenkartell herbeigeführte Kapitalzinsverteuerung zur Sprache kommt. Diese Kapitalzinsverteuerung erforderte rund 80 Millionen Franken an Mehraufwand für Zinsen. Wegen diesen Kosten darf den SBB kein Strick gedreht werden; denn diesen Ausgaben stehen keine Mehreinnahmen gegenüber. Die notwendigen und veranlassten Tarifanpassungen zahlen sich ja erst im Jahr 1992 aus.

Die SBB – das haben auch die beiden Kommissionssprecher gesagt – kommen nicht darum herum, zur Steigerung der Ertragskraft ihr Leistungsangebot ständig zu überprüfen. Sie müssen noch vermehrt nach betriebswirtschaftlicher Optimierung suchen. Dies hat die Direktion auch versprochen und in Aussicht gestellt, was von unserer Fraktion dankbar zur Kenntnis genommen wird.

Die LdU/EVP-Fraktion begrüsst auch die Teilprivatisierung der SBB-Restaurationsbetriebe, sprich Speisewagen. Wir verbinden damit allerdings die innige Hoffnung, dass die Speisewagen zukünftig diesen Namen auch verdienen und nicht vollständig zur rollenden Massenabfütterung verkommen. Zweifel sind durchaus angebracht. So stimmt uns die Tatsache miss-träulich, dass eine amerikanische Firma beigezogen worden ist, die bisher nicht dafür bekannt war, europäische Esskultur zu pflegen – es sei denn, man subsumiere darunter auch «Big Macs» und Pommes frites sowie Getränke in Alu, Blech und Plastik. Nach unserer Auffassung hat es die Schweizer Gastronomie verpasst, PR-wirksam im wahren Sinne des Wortes auf diesen Zug aufzuspringen und schweizerische Esskultur und Gastlichkeit über die Landesgrenzen hinaus zu propagieren. Schade! Doch was nicht ist, kann noch werden; Bundesrat Ogi als guter Verkäufer schweizerischer Anliegen wird dies sicher in absehbarer Zeit korrigieren.

Gesamthaft investierten die SBB im vergangenen Jahr rund 2 Milliarden Franken. Diese stolze Summe erleichtert uns, das Defizit von 28 Millionen Franken zu ertragen und mitzutragen. Die LdU/EVP-Fraktion stimmt dem Bundesbeschluss zu, und sie dankt dem Personal, vom Ausläufer bis zur Direktion, für die vielfältigen Dienstleistungen bestens.

Allerdings haben wir mit der Direktion noch einige Worte zu sprechen. Wir haben nämlich kein Verständnis für die Entgleisung der SBB im Abstimmungskampf um die Gewässerschutzvorlagen. Dass der Bundesbetrieb SBB eine überfällige Gesetzesrevision, die hier im Saal mit nur drei Gegenstimmen durchgekommen war, mit grossem Propagandaaufwand bekämpfte, ist einerseits skandalös, andererseits geschmacklos und lässt auch ein Defizit im demokratischen Verhalten feststellen.

Frey Walter: Im Namen der SVP-Fraktion nehme ich Stellung zu Rechnung und Geschäftsbericht der SBB 1991.

Zuerst möchte ich einige Bemerkungen zu den Zahlen machen, und in einem zweiten Teil erlaube ich mir, einige Ueberlegungen zur Zukunft der SBB beizufügen.

1. Leider konnte auch 1991 der unselige Trend – mehr Umsatz und trotzdem mehr Verlust – nicht gebrochen werden, ja, er hat sich sogar akzentuiert. Erstmals seit der Einführung des Leistungsauftrages 1987 musste ein Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken ausgewiesen werden, und dies war nur dank der Auflösung von Reserven möglich. Der Infrastrukturbeitrag an den Bund von 45 Millionen Franken ist marginal, und dem Geschäftsbericht kann man entnehmen, dass für dieses Jahr ein noch schlechteres Ergebnis befürchtet wird.

Einige Kennzahlen: Der Ertrag aus dem Personenverkehr konnte um 10,5 Prozent auf 1572 Millionen Franken gesteigert werden, der Ertrag aus dem Güterverkehr um 1,7 Prozent. Auf der anderen Seite stiegen die Kapitalkosten um 13 Prozent, der Personalaufwand um 9 Prozent auf sage und schreibe 3278 Millionen Franken. Investitionen wurden für 2088 Millionen Franken gemacht, was einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 8 Prozent entspricht. Das Resultat: Die SBB kosteten 1991 den Bund wieder mehr als im Vorjahr, nämlich rund 1,87 Milliarden Franken.

So wurden die Anstrengungen der SBB-Leitung von den steigenden Kapitalkosten und der Teuerung im Personalbereich weitgehend zunichte gemacht.

Wir müssen uns hier auch Rechenschaft darüber ablegen, dass ohne die von der Oeffentlichkeit zum Teil als hart empfundenen Tarifmassnahmen – mit denen früher aus politischen Gründen zu lange zugewartet wurde – die Rechnung noch bedeutend schlechter ausgesehen hätte.

Auf der anderen, nichtfinanziellen Seite darf nicht vergessen werden, dass die SBB 1991 gegenüber dem Vorjahr 2,8 Prozent mehr Personen befördert und 12 Prozent mehr Personenkilometer zurückgelegt haben und – dies ist ein qualitatives Merkmal – auch eine Steigerung der Pünktlichkeit erzielten.

Beim Güterverkehr war trotz Rezession nur ein geringer Einbruch von 2,1 Prozent bezüglich der beförderten Tonnen, oder minus 2,3 Prozent bezüglich der Tonnenkilometer, zu verzeichnen. Erfreulich ist es auch, festzustellen, dass 90 Prozent des alpenquerenden Transits von Gütern auf der Bahn stattfindet, 44 Prozent davon im kombinierten Verkehr. Auch die Nebenerträge konnten gesteigert werden.

Die französische Fachzeitschrift «La vie du rail», welche einen Quervergleich unter 25 europäischen Bahnen angestellt hat, kam bei der Beurteilung der SBB zur Maximalnote bezüglich Fahrplandichte, Komfort, Material und Pünktlichkeit. Wir haben in der Schweiz das dichteste Schienennetz, die höchste Anzahl Reisender und transportierter Tonnen je Streckenkilometer und weisen die meisten Fahrten je Einwohner auf. Auch bezüglich Verkehrsproduktivität, gemessen in Tonnen und Passagierkilometer je Mitarbeiter, liegen die SBB in der Spitzengruppe. Solch gute Leistungen sollen auch an dieser Stelle Führung und Personal der SBB verdankt und gewürdigt werden.

Wir haben aber in der vorhergehenden Betrachtung gesehen, dass diese Leistungen einen hohen Preis erfordern, und wollen auch nicht verschweigen, dass das vorzügliche Angebot seine Kehrseite mit einer vergleichbar tiefen Auslastung der Reisezugwagen hat. Tiefere Werte weist nur noch die Bundesrepublik Deutschland auf.

2. Einerseits stellen wir fest, dass sich seit Jahren die Kosten-Ertrags-Schere immer mehr öffnet, und andererseits wissen wir, dass grosse Investitionen wie die «Bahn 2000» oder der Alptransit anstehen. Diese Entwicklung wird die SBB und den Bund zunehmend stark belasten, und es müssen Wege gesucht und gefunden werden, um diese Belastung in einem erträglichen Rahmen zu halten. Das von der SBB-Leitung in verdankenswerter Weise erstellte Weissbuch ergibt eine recht gute Diskussionsbasis. Soll die Bahn in Zukunft ein Instrument der Politik des Bundes sein, oder soll man den öffentlichen Verkehr grundsätzlich überprüfen – bis zur Privatisierung einzelner Teile? Das sind zwei Grundoptionen.

Bis solche grundlegenden Entscheide getroffen sind, wird ei-

nige Zeit vergehen. Herr Bundesrat Ogi hat die Zeichen der Zeit erkannt und eine Gruppe de réflexion eingesetzt. Ich hoffe, dass diese bald mit konkreten Resultaten aufwartet, damit aus der Groupe de réflexion eine Groupe d'action gebildet werden kann.

In der Zwischenzeit möchte ich die Geschäftsleitung der SBB dazu ermutigen, aus der vorhandenen, absolut nicht idealen Situation das Beste zu machen. Wir wissen, dass die Führungsstruktur der SBB und der Leistungsauftrag dringend einer Sanierung bedürfen. Dies wird aber wie erwähnt seine Zeit brauchen. Wir sind den SBB dankbar, wenn sie ihr jetzt stark verbessertes Rechnungswesen bis hin zur Linienerechnung dazu benutzt, um der Öffentlichkeit und den Politikern klarzumachen, was die verschiedenen von den SBB angebotenen Dienstleistungen kosten. Meiner Meinung nach ist eine Optimierung des Ist-Zustandes durchaus noch möglich. Stichworte: Regionalverkehr, Einzelwagen-, Stückgutverkehr, Cargo Domizil, Abbau nachfrageschwacher Verbindungen, Preisdifferenzierung usw.

Es soll zum Schluss jedoch noch einmal klar und unmissverständlich darauf hingewiesen werden, dass für die Zukunftsbewältigung vor allem Regierung und Parlament gefordert sind. Dies wird politisch nicht einfach sein, und ich wünsche Herrn Bundesrat Ogi und uns, dem Parlament, Mut und Glück bei der Bewältigung dieser äusserst dringlichen Aufgabe.

Denn, darin sind wir uns sicher alle einig: Ein politisches Laissez-faire für die SBB und den öffentlichen Verkehr, auf welchen wir alle angewiesen sind, würde eine schlechte Zukunft bedeuten.

Die geschlossene SVP-Fraktion empfiehlt Ihnen Zustimmung zu Rechnung und Geschäftsbericht 1991 der SBB.

Züger: Ein oberflächlicher Betrachter der SBB-Rechnung 1991 wäre ganz gewiss nicht unzufrieden. Ein Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken ist erträglich, wenigstens auf den ersten Blick. Der zweite Blick offenbart aber bereits, dass vorgängig noch für 56,7 Millionen Rückstellungen aufgelöst wurden, so dass das Defizit eigentlich 85 Millionen Franken betragen hätte. Damit wurde das gesteckte Ziel klar nicht erreicht. Dass sich dabei die Belastung des Bundes gegenüber dem Budget auch noch gleich um 73 Millionen Franken erhöht hat, unterstreicht nur die vorgängige Bewertung des Rechnungsabschlusses.

Aus finanzieller Sicht ist der Leistungsauftrag 1987 gescheitert, also muss er logischerweise vor seinem Auslaufen Ende 1994 abgelöst werden. Dabei ist sicher auch eine Entschuldungsaktion zu prüfen. Dazu bieten sich uns drei Varianten:

1. nichts tun, die Schulden stehen lassen;
2. periodisch das Dotationskapital erhöhen; oder
3. die Schulden durch den Bund übernehmen.

Ob allerdings die Lage der Bundesfinanzen in der jetzigen Situation diese Massnahme zulässt, wage ich zu bezweifeln.

Noch einige Bemerkungen zum Abschnitt «Regionaler Personenverkehr» aus der Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht. Das Kapitel enthält eine kurze Analyse der Resultate, wie es sich für eine solche Botschaft versteht. Aber es enthält auch einen Appell an die SBB, den Übergang von der Schiene zum Bus zu beschleunigen. Dieser Appell ist in dieser Form mindestens zu hinterfragen. Die Kantone sind nämlich an den Defiziten der SBB-Regionalbahnlinien nicht beteiligt, im Gegensatz zu Postauto und Privatbahnen. Eine Revision des Eisenbahngesetzes, welche auch das aufgeworfene Problem lösen soll, ist in Vorbereitung. Allerdings lehnen die Kantone den Entwurf des EVED ab. Während der Zeit, in welcher wir auf diese Problemlösung warten, ist es inakzeptabel, die SBB zu Massnahmen zu verpflichten, welche die Kantone zur Zahlung zwingen sollen. Wir erwarten vom Departement, dass es sich weiterer Druckversuche auf die SBB zur Umstellung auf Busverkehr enthalte, bis für die finanziellen Belastungen der Kantone ein Konsens gefunden wird und bis die Rechtsgrundlagen dazu geschaffen sind.

Abschliessend noch eine Frage, Herr Bundesrat. Was hat es mit der folgenden Meldung in der «Sonntagszeitung» auf sich: «Falsches Zugsicherungssystem: die SBB werfen Hunderte von Millionen aus dem Fenster»?

Zum Schluss eine Feststellung: Wir haben trotz allem gute Bundesbahnen, die einen Vergleich mit dem Ausland nicht zu scheuen brauchen. Dafür gebührt dem guten und zuverlässigen Personal unser Dank.

Im Namen der SP-Fraktion beantrage ich Ihnen Zustimmung zu Geschäftsbericht und Rechnung 1991.

Oehler: Es ist durchaus verständlich, dass wir heute den Geschäftsbericht der SBB auch mit Blick auf den gestern bekanntgewordenen Rücktritt des Präsidenten der Generaldirektion SBB, Hans Eisenring, zu beraten haben. Wir können das auch aus den Worten von Herrn Brügger herauslesen, der uns darlegte, dass die Zusammenkunft einer Delegation unseres Rates auf der obersten Etage der SBB unter keinem guten Stern begann. Ich glaube, dass wir nun Opfer unserer eigenen Arbeit geworden sind, weil es letztlich doch eine schier unmögliche Situation ist, wenn eine Unternehmensleitung – dazu zähle ich auch die SBB-Generaldirektion – gegenüber mehr als zwanzig Aufsichtsgremien – ob diese Kenntnis von den einschlägigen Geschäften haben oder nicht – Rechenschaft ablegen muss. Dass dann und wann der eine oder andere der Angesprochenen nicht immer die Sterne aufzieht, sondern lieber das Geschäft erledigen möchte, ist durchaus verständlich.

Von unserer Seite hoffen wir, Herr Bundesrat Ogi – wir hoffen es nicht nur, sondern wir fordern es –, dass auf diesem Gebiet durch die von Ihnen eingesetzte Arbeitsgruppe unter Beachtung aller politischen wie wirtschaftlichen Vorgaben umgehend für Abhilfe gesorgt wird. Die SBB-Generaldirektion und die SBB-Leitung sind keine Auskunftstellen für Hunderte von Gremien, sondern sind in der Hauptarbeit dafür verantwortlich, dass der Betrieb geführt wird.

Die SBB schlossen im vergangenen Geschäftsjahr unter den besseren Vorgaben des öffentlichen Verkehrs, aber auch unter der negativen Entwicklung des Wirtschaftsverlaufs ihre Rechnung ab. Den hohen politischen Forderungen an die Bahn, den notwendigen Investitionen und den von der Politik geschaffenen Rahmenbedingungen sowie dem sehr engen unternehmerischen Spielraum ist es zuzuschreiben, dass letztlich kein positives Ergebnis resultieren kann. Das ist an und für sich für uns keine Ueberraschung. Die Frage dreht sich jeweils nur gerade um die Höhe der einzuschliessenden Betriebsbeiträge.

Es sei in diesem Zusammenhang beispielsweise an die Folgen der Lohn- und Teuerungszulagen, an die Entscheidungen des Bundesrates und des Parlamentes erinnert. Bei einem Personalbestand von 38 419 Personen und einem Personalaufwand von 3,2 Milliarden Franken haben solche Entscheidungen schwerwiegende Auswirkungen.

Herrn Züger möchte ich sagen, dass jene Entscheidung, die Sie in diesem Rat aufgrund der Vorlage des Bundesrates getroffen haben – nämlich eine unbegründete Herbstzulage an alle Beschäftigten in der öffentlichen Verwaltung auszurichten –, genau jenen Betrag ausmachte, der im nachhinein als zusätzliches Defizit zu verbuchen war. Dass wir unter diesem Titel dann der SBB-Leitung einen Vorwurf machen, ist meines Erachtens unfair, ist Kulissenschieberei und ist ein Zudecken des schlechten Gewissens, welches wir im nachhinein haben. Wenn wir die SBB näher unter die Lupe nehmen, können wir bald einmal feststellen, dass man ein Unternehmen auch zu Tode rationalisieren kann. Diese Gefahr wird um so grösser, je enger ein Unternehmen mit der Öffentlichkeit verbunden ist und von ihr getragen werden muss. Ich sage das mit Blick auf die Rationalisierungsmassnahmen auf dem Gebiete des Agglomerationsverkehrs. Es wird nämlich, Herr Bundesrat, längerfristig nicht mehr verstanden – und vor allem nicht akzeptiert –, wenn wohl das ganze Land die milliardenschweren Betriebsbeiträge – unter welchem Titel sie auch immer bezahlt werden – zu tragen hat, die Vorteile des öffentlichen Verkehrs indessen nur gerade den Agglomerationen zugute kommen. Hier muss mittelfristig für abgehalfterte Regionen ein Ausgleich geschaffen werden. Optisch orten wir sonst auf diesem Gebiet einen gewaltigen Störfaktor, welcher Ihnen, Herr Bundesrat, und den SBB mittelfristig einige Probleme aufgeben wird.

Wenn wir Technik und Marketing ansprechen, dann auch mit Blick auf die Innovation. In diesem Sinne, Herr Hansjürg Weder, verstehen wir den Vorwurf nicht, dass die SBB wohl aufgerufen sind – auch von Ihnen, von uns allen –, für bessere Erträge zu sorgen, dass sie dann aber kritisiert werden, wenn beispielsweise beim Speisewagenbetrieb neue Wege eingeschlagen werden. Wir sind der Meinung, dass auf diesem Gebiet nicht unsere Vorbehalte, unsere Abneigung gegen gewisse Essgewohnheiten im Vordergrund stehen sollten, sondern letztlich die Ansprüche der Kunden. Die SBB-Lieferanten haben nun europaweit eine Lizenz auf diesem Gebiet, und die ersten Versuche werden in der Schweiz gefahren.

Wir überschätzen uns in diesem Rat, wenn wir die SBB wegen der Einführung dieser Waggon kritisieren oder wenn wir uns anmassen, die Essgewohnheiten der Bevölkerung beeinflussen zu können. Ich bin im Gegenteil der Meinung, dass wir hier auf die Ansprüche und die Anliegen der Kunden einzugehen haben. Wenn dem nicht so ist, sollten wir darauf verzichten, die SBB wegen den schlechten Ergebnissen zu kritisieren.

Uns hilft indessen nichts darüber hinweg, dass wir uns einiges einfallen lassen müssen, um die SBB-Probleme zu lösen. Es werden Fragen wie die Privatisierung einiger SBB-Bereiche, die Entschuldung, die neuen Investitionen und deren Finanzierung zu regeln sein.

Wenn wir von der CVP von Reprivatisierung sprechen, denken wir nicht an die Privatisierung der rentablen Bereiche und an die Sozialisierung der Verluste. Wir denken vielmehr daran, dass unrentable wie auch kostenträchtige Zweige über eine privatwirtschaftliche Bewirtschaftung die SBB von Verlustquellen befreien würden, ohne dass dabei die Leistungen vermindert würden. Am augenfälligsten ist das wohl auf dem Gebiet des Unterhaltes; es ist für uns schwer verständlich, dass die SBB hier nicht nur in allen Landesteilen über wenig ausge nutzte Anlagen verfügen, sondern diese auch immer auf Spitzenkapazitäten auslegen müssen. Wir werden nicht darum herumkommen, die politische Forderung aufzustellen, dass sich die Verantwortlichen im Bundesrat wie bei den SBB auf diesem Gebiet wie auf andern Gebieten mit der Privatwirtschaft an einen Tisch setzen, um jede mögliche Veränderung zu überprüfen. Zu fordern ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Personalverbände nicht nur miteinbezogen werden, sondern auch mitspielen.

Die Zukunftsaussichten für die Bundesbahnen sind auf dem technischen Gebiet klar fass- und messbar. Alle unternehmerischen Entscheidungen, die in den vergangenen Jahren gefällt wurden, lassen für uns klare Linien erkennen. Andererseits sehen wir aber die Aussichten im finanziellen Bereich eher düster. Diese Aussage kann man aufgrund der Ergebnisse der vergangenen Jahre untermauern. Es ist notwendig, dass die Bundesbahnen von den Altlasten befreit werden, vom Korsett der öffentlichen Schulden ebenso; nur dergestalt können sie auf die Reise in die Zukunft geschickt werden.

Fremdkapital im Betrag von 13,2 Milliarden Franken per Ende des vergangenen Jahres ist für den Vertreter der Gläubigergemeinschaft – ich denke dabei an Herrn Bundesrat Stich – wohl ein grosses Guthaben, aber sicher ein Betrag, der nicht mehr einzubringen ist. Wir erachten diesen Betrag in der SBB-Rechnung als Klumpfuss, als demotivierend, und wir sind der Auffassung, dass ein zukunftssträchtiger, mutiger Entscheid zu fällen ist.

Die CVP-Fraktion beantragt Ihnen einstimmig, nicht nur auf die Rechnung einzutreten, sondern sie auch zu genehmigen.

Züger: Herr Oehler, Sie haben mich angesprochen. Sie haben gesagt, die Herbstzulage sei schuld am Defizit 1991.

Das kann nicht stimmen, weil die Herbstzulage nicht 1991 ausbezahlt wurde, sondern im Vorjahr.

Im übrigen bin ich nach wie vor überzeugt, dass das Personal diese Herbstzulage verdient hat, und ich möchte sie ihm auch rückwirkend nicht absprechen.

M. Tschopp: En m'exprimant au nom du groupe radical, je vous ferai grâce d'une nouvelle litanie de chiffres. Vous l'avez lu, vous l'aurez compris, le déficit des comptes 1991 des CFF est relativement modeste, puisqu'il est de l'ordre de 30 mil-

lions de francs. Il convient cependant de distinguer cette relative sérénité des comptes 91 des perspectives qui, aux yeux du groupe radical, paraissent ultra-inquiétantes à long terme. Avant d'en parler brièvement, je ferai deux réflexions critiques à l'encontre des chiffres produits pour 1991. D'une part, nous regrettons que l'on ait obtenu ce résultat, que j'ai qualifié de serein, par la dissolution de réserves pour un montant de 57 millions de francs par vente d'actifs immobiliers. Nous constatons d'autre part avec les préopinants que les taux d'amortissement et les taux d'intérêt sont un peu éloignés de ce qui nous paraît raisonnable. Nous avons appris que la Confédération impose aux CFF un taux d'amortissement de 3,5 pour cent. Vu la conjoncture et en raison de la rapidité du progrès technique, ce taux nous paraît trop peu élevé et, par voie de conséquence, il améliore les résultats.

En ce qui concerne les taux d'intérêts, la dette est rémunérée, dans la mesure où elle l'est effectivement, à un taux de 5,8 pour cent en moyenne. Là aussi, si on peut accepter ce taux aujourd'hui, il y a fort à parier que dans un avenir proche ce taux devra monter sensiblement, car vous savez que, déjà maintenant, l'Europe fait face à une pénurie considérable de capitaux, qui ne peut que s'aggraver. Nos taux d'intérêts vont donc avoir tendance à monter encore, d'où une influence assez désastreuse sur les comptes d'une entreprise endettée au point où le sont les CFF, dont le bilan ressemble, en poussant un peu l'argument, à celui d'un pays en voie de développement tellement la charge d'intérêts issue d'un surendettement patent est écrasante.

J'en viens maintenant aux perspectives à moyen et à long terme, qui, je le répète, sont préoccupantes. Les CFF sont d'ailleurs parfaitement conscients – ce dont on ne peut que se féliciter – de cet état de fait. Leur «livre blanc» dont la lecture est fortement recommandée est extrêmement bien fait et constitue un véritable cri d'alarme. De surcroît, les récentes révisions du programme RAIL 2000 – et lorsque je dis «révisions» c'est un euphémisme – l'abandon du système CARGO X et d'autres mises en cause prochaines annoncées par les CFF illustrent, à notre sens, le fait que la régie est aux abois. Financièrement parlant, le surendettement patent des CFF pose déjà à l'heure actuelle un problème quasiment insoluble. Malgré le faible taux d'intérêt, la dette absorbe une part beaucoup trop grande du cash flow. Compte tenu des énormes investissements à venir, les transversales alpines, «huckepack», etc., l'endettement prendra rapidement des proportions quasi surréalistes, si nous continuons sur la voie choisie depuis 1987, en ce sens que le service de la dette finira par absorber complètement le cash flow d'une régie que l'on s'obstine pourtant à vouloir faire fonctionner comme une entreprise privée. N'oublions pas en effet que la Confédération et ses régies cèdent assez systématiquement à la tentation de sous-estimer leurs devis et leurs budgets, qu'il s'agisse de l'indexation des salaires ou des frais prévus pour les investissements en infrastructures. Il est donc quasiment certain que nous allons au-devant d'une crise financière grave des CFF, perspective inacceptable à notre avis.

Parfaitement conscient de cette problématique, M. Ogi, conseiller fédéral, a imposé aux CFF un groupe de réflexion, dont il a déjà été question à maintes reprises, qui devra produire des propositions originales d'ici le printemps prochain. Nous saluons et applaudissons des deux mains cette initiative. Les deux Commissions des finances et de gestion tiennent à dire qu'elles attendent beaucoup plus que de simples réflexions de ce groupe de travail. Il s'agit, je le répète, de faire des propositions concrètes afin de réaliser l'assainissement financier des CFF et de soumettre des schémas de réorganisation des structures mêmes de la régie. La séparation de l'exploitation proprement dite des réseaux des tâches d'investissement et d'acquisition de matériel – telle que proposée d'ailleurs par M. Fischer dans un postulat en date du 10 décembre 1991 – nous paraît une voie prometteuse qu'il est indispensable d'analyser. Enfin, au vu de l'échec patent du mandat de prestations 87, il s'agit de le reformuler sur de nouvelles bases, notamment en ce qui concerne le trafic régional.

Pour conclure, mon groupe vous propose d'accepter les comptes. En outre, nous tenons, comme d'autres rapporteurs

d'ailleurs, à souligner la qualité du personnel des CFF et de nos cheminots qui, à nouveau dans un environnement difficile, accomplissent leur tâche avec une extraordinaire compétence et un grand dévouement. Enfin, et ce sera ma conclusion, il m'intéresserait beaucoup, Monsieur le Conseiller fédéral, d'entendre votre commentaire sur la décision, que nous avons apprise hier, de M. Eisenring de remettre son mandat à la fin de l'année. Je pense qu'il y a peut-être un rapport avec notre débat de ce matin.

Giezendanner: Eigentlich fühle ich mich fast ein wenig einsam am Rednerpult, wenn ich sehe, dass sechs von acht Leuten, die bis jetzt gesprochen haben, Staatsbeamte waren. Der Leistungsauftrag der Bahn ist nicht erfüllt. Der Geschäftsbericht wie die Rechnung sind ein trauriges Kapitel. Herrn Dünkis grosse Probleme sind die Einstiegsanten. Herr Weder Hansjürg spricht von den Speisewagen. Es kann den SBB offenbar gar nicht so schlecht gehen, wenn das die einzigen Probleme sind.

Tatsache ist, dass die SBB jeden Schweizer 280 Franken im Jahr kosten, ohne dass er die SBB selbst benützt hat oder etwas mit den SBB transportieren lassen. Das sind 650 Franken für jeden Haushalt. Das Defizit von rund 2 Milliarden – ja wohl, ich spreche von 2 Milliarden, es sind nämlich noch mehr und nicht 28,2 Millionen Betriebsverlust – ist nicht der Weisheit letzter Schluss. Es kommt dazu, dass das Halbtaxabonnement aus der allgemeinen Bundeskasse finanziert wird. Die SBB entwickeln sich – wie übrigens der ganze öffentliche Verkehr – langsam zum Fass ohne Boden. «Die ausländischen Bahnen haben die gleichen Probleme»: Solche Ausreden helfen nicht und nützen nichts.

Wer ist schuld an diesem Desaster? Ist es der Bundesrat? Ist es die Direktion der SBB oder ist es das Parlament? Zum grossen Teil sind es die Politiker! Das muss einmal gesagt sein.

Der Verkehr hat sich in unserem Land – wie übrigens in ganz Europa – in den letzten Jahren in der Tendenz gegen die Bahn entwickelt. Da können auch die Mächtigen der SBB nichts dafür. Bahnprädestinierte Güter wie Kohle und Stahl haben sich verringert. In unserem Land wird in immer kleineren Mengen, hochwertiger und vor allem dezentralisiert produziert. Am meisten handelt es sich bei dieser dezentralisierten Produktion um Güter, die der Zulieferer «just in time» an den Hauptproduzenten oder Konsumenten liefern muss. Die Bahn ist leider dafür nicht prädestiniert.

Ich war schon fast versucht, heute als Heilmittel für die Bahn bzw. für deren Auslastung den kombinierten Verkehr anzupreisen, denn im Kanton Aargau ist es den privaten Strassentransporteuren gelungen, die Bahn auszulasten. Seit der Fragestunde vom vergangenen Montag aber, als uns Herr Bundesrat Ogi mitgeteilt hat, dass der unbemannte Verkehr im kombinierten Transport die Kosten lediglich zu 68, der bemannte sogar nur zu 55 Prozent decke, preise ich den kombinierten Verkehr nicht mehr so an, obwohl ich an das System glaube.

Was ist zu tun? Mit kritischen Worten, wie wir sie seit Jahren bei den SBB-Debatten kennen, können wir keinen Blumenstrauß mehr gewinnen. Tatsache ist, dass die SBB immer defizitärer werden. Es müssen Taten folgen, und es werden dies schmerzliche Taten sein.

Vor allem die Politiker müssen lernen, endlich die Unternehmerentscheide, die es bei der Bahn gibt, zu respektieren. Kollege Peter Bircher zum Beispiel will die Rheintalbahn sanieren. Ich verstehe den Kollegen, es ist seine Region. Aber so geht es nicht! So können Sie keine SBB sanieren. Sie wissen, dass ich eine völlig unpopuläre Motion betreffend Seetalbahn eingereicht habe. Bahnlinien, die einen Auslastungsgrad von nicht einmal mehr 10 Prozent haben, müssen stillgelegt werden! Da gibt es nur noch Busbetrieb. Bereits erwächst im Seetal grosse Kritik aus falsch verstandenen Traditionalismus. Ich rege mich schon wieder auf, wenn ich das höre. Hier muss der Politiker und nicht die Bahn eingreifen. Die Seetalbahn mit einem Defizit von heute 3 Millionen Franken soll für 700 Millionen – 700 Millionen; Rolf Mauch, Du hörst es gut – saniert werden. So geht es doch nicht! Das ergibt in drei bis vier Jahren, wenn sie ge-

baut ist, ein Defizit von 70 Millionen jährlich, und wir jammern dann wieder über diese Rechnung.

Der Eindruck, dass vor allem unvernünftige Politiker am SBB-Trauerbild schuld sind, stimmt. Aber auch die Führung der SBB darf hier einmal kritisiert werden. Herr Eisenring verlässt die SBB. Er sagt, aus gesundheitlichen Gründen – dann wünsche ich ihm wirklich von Herzen gute Besserung. Sollte er aber bei einem Automobilkonzern aufkreuzen, werde ich einen markigen Spruch fallenlassen.

Man lässt zu, dass die SBB am Markt vorbeiproduzieren. Nehmen Sie das Beispiel Cargo-X. Das ist doch lächerlich! Da hat man versucht, einen innerschweizerischen Kombiverkehr aufzubauen, obwohl jeder Verkehrsexperte weiss, dass Kombiverkehr sich erst ab 450 Kilometern lohnt. 3 Millionen bis 6 Millionen Franken für einen solchen Unsinn auszugeben – da müssen wir uns ernstlich fragen: Sind wir ein ernsthaft prüfendes Parlament?

Vorletzte Woche stand in der «Berner Zeitung» ein Gejammer von Herrn Direktor Charles Kellerhals von der EBT. Der Strassenverkehr müsse verteuert werden. Er sucht die Probleme bei den anderen Verkehrsträgern. Vor allem sollte er aber bei sich schauen, damit wir einmal Kosten sparen können. Wenn wir so weit gehen und den Verkehr künstlich verteuern, heisst das im Klartext, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels in Zukunft nicht mehr gesichert ist.

Ich zähle mich nicht zu den Neat-Gegnern. Sie sehen das heute in der Presse. Aber es waren wieder einmal die Politiker, die der Bahn, dem Bundesrat ein milliarden schweres Neat-Projekt aufgezwungen haben, das sich aus den Bahneinnahmen nie wird finanzieren lassen! Man hat an den Bedürfnissen der Güterlogistik vorbeiproduziert.

Ich gebe hier Herrn Bundesrat Ogi, der sich für die Neat einsetzt, gar keine Schuld. Er muss sich dafür einsetzen. Wir brauchen eine Neat. Aber diese Neat, dieses völlig überladene Projekt, haben Sie in diesem Parlament beschlossen. Wenn sie keinen Erfolg vor dem Volk hat, ist dieses Parlament schuld. Die SBB werden uns in der Zukunft noch viel mehr kosten. Sie werden – wie gesagt – zum Fass ohne Boden.

Dieses Fass ohne Boden müssen wir zu sanieren versuchen, und der Bundesrat hat richtig gehandelt mit der Groupe de réflexion. Herr Walter Frey hat es aber noch viel treffender gesagt. Es muss eine Groupe d'action sein, die endlich, endlich reagiert. Mit dem EG-Beitritts gesuch, das vom Bundesrat gestellt wird – da kann ich ihn nicht loben –, werden die Bahnen noch mehr in Konflikt kommen. Wir werden 40-Töner in der Schweiz haben. Wer etwas anderes sagt, ist blauäugig.

Herr Bundesrat Ogi, das muss ich leider sagen: Die EG wird es nie zulassen, dass ein Staat mitten in der EG nur mit 28-Tönern fährt. Da helfen die besten Verhandlungen nichts.

Seien wir mutig: Geben wir dieser Groupe d'action Kredit, lassen wir sie arbeiten; aber halten wir uns zurück mit unseren Begehrlichkeiten, sonst kommt es nicht gut!

Stalder: Der Geschäftsbericht der SBB hat tatsächlich zwei ganz verschiedene Gesichter. Das positive Gesicht: Das Schweizervolk darf stolz sein auf seine Bahnen. Das Betriebsergebnis 1991 darf sich sehen lassen. Es hält internationalen Vergleichen nicht nur stand, es besticht auch durch seinen Leistungsausweis – mindestens im europäischen Vergleich – als Spitzenergebnis eines öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsbetriebes, das mit Note 6 zu klassieren ist. Eine Zunahme der Einnahmen im Personenverkehr von 10,5 Prozent mit einer Frequenzzunahme von 2,8 Prozent, das sind Daten, die sich sehen lassen dürfen.

Leider vermögen die Finanzen dieser erfreulichen Entwicklung nicht zu folgen; da sieht es schon etwas düsterer aus. Weil dem so ist, darf für die Beurteilung des vorliegenden Geschäftsberichtes nicht nur eine Seite der Medaille betrachtet werden. Es ist dringend nötig, dass wir uns auf die Grundsatfrage zurückbesinnen: Wieviel Eisenbahn brauchen wir?

Das heutige Verkehrsbedürfnis lässt sich in unserem Lande ohne Bahn schlechthin nicht bewältigen – weder im Personen- noch im Güterverkehr.

Wenn wir uns diese Tatsache vor Augen führen, stellt sich sofort die Frage: Was darf uns die Bahn kosten, «Bahn und

Bus 2000» und Neat? Es ist natürlich klar: Gratis sind Leistungen, wie sie von den Bahnen erbracht werden, nicht zu erhalten. Ebenso klar ist, dass das Angebot attraktiv sein muss. Wieviel aber diese Angebote kosten dürfen, darüber herrscht keine Einigkeit. Die Ansicht, dass die Bahnen neben dem Transportangebot soziale Leistungen zu erbringen haben, ist leider schon lange nicht mehr aktuell.

Ich habe die Entwicklung der SBB während 35 Jahren als Bediensteter mitgemacht. Dazu einige Feststellungen: Die Verkehrszunahmen sind enorm. Der Personenverkehr hat sich mindestens verzehnfacht, ähnlich ist die Entwicklung im Güterverkehr. Der Personalbestand betrug 1955 zirka 41 000 Personen, 1991 betrug er 38 419 Personen. Mit weniger Personal als vor 35 Jahren wird gut das Zehnfache an Verkehr bewältigt! Der Leistungsausweis des Unternehmens ist also beeindruckend. Es kann wirklich nicht behauptet werden, es seien keine Anstrengungen unternommen worden, um den Ertrag pro einzelne Arbeitsstunde zu heben.

Anders verhält es sich mit der Finanzlage. Trotz des Verkehrs- und Einnahmewachses sind die Ergebnisse nicht befriedigend. Hier liegen verschiedene Gründe vor. Da sind z. B. die Lohnkosten: sie sind vom Unternehmen her, weil Bundessache, nur sehr bedingt steuerbar. Bei der Anschaffung von Fahrzeugen und Material können die Kosten wegen der Berücksichtigung des Schweizer Marktes nicht optimal beeinflusst werden. Die Zinslasten für das Fremdkapital werden fremdbestimmt. Die Zunahme ist enorm und mit schuld daran, dass der Leistungsauftrag nicht erfüllt werden kann.

Trotz all den positiven Punkten komme ich als Eisenbahner zum Schluss, dass die Finanzlage des Unternehmens nicht befriedigen kann. Welche Massnahmen müssen zur Verbesserung der Situation ergriffen werden?

1. Betriebsintern: Rationalisierung ist beinahe ein magischer Begriff. Hier liegt noch eine Möglichkeit brach: Anstelle der heutigen Verwaltungsstruktur mit einer Generaldirektion und drei Kreisdirektionen könnte eine Zentralkommission geschaffen werden. Damit liessen sich verschiedene Verwaltungs- und Betriebsabläufe vereinfachen. Die immer wieder auftretenden Kompetenz- und Führungsschwierigkeiten könnten so behoben werden. Dadurch wären grosse Einsparungen bei Personal- und Verwaltungsaufwand möglich.

Personaleinsparungen im Betrieb sind mit äusserster Vorsicht zu tätigen; denn vom Personal werden die Betriebsleistungen erbracht. Obwohl die technischen Einrichtungen für die Sicherheit von Reisenden und Betrieb recht hochentwickelt sind, darf der Faktor Mensch nicht vernachlässigt werden. Der beste Automat vermag den Menschen nicht zu ersetzen, wenn es darum geht, den Kunden die angebotenen Leistungen des Unternehmens anzupreisen und zu verkaufen. Wenn im Zug kein Zugpersonal, sondern Polizeikräfte beschäftigt werden, wird dadurch nur die Sicherheit des Reisenden abgedeckt, aber es wird bewusst darauf verzichtet, dass die Einnahmen des Unternehmens stimmen. Die Einnahmen des Zugpersonals im Zug sind so bedeutend, dass sich dieses Personal zur Hälfte selbst finanziert. Diese Einnahmen gehen der Bahn ohne Zugpersonal einfach verloren.

2. Die betriebsexternen Entscheidungen fallen in die Kompetenz von Parlament und Bundesrat. Was könnte hier getan werden? Einmal eine Entschuldung des Unternehmens. Eine totale Sanierung, also eine Befreiung von den Schuldenlasten, würde die Voraussetzungen für den Betrieb ganz entscheidend verbessern. Dauernde Tarifierhöhungen wären dadurch weitgehend zu vermeiden, und die Konkurrenzsituation gegenüber der Strasse wäre entschieden besser.

Eine weitere Möglichkeit ist die Verstaatlichung der Privatbahnen. Mit dem Rückkauf der beiden Privatbahnen BLS und RhB könnte das Rechnungswesen der Bahnen ganz gehörig vereinfacht werden. Bei der Bewilligung des Kredites für den Doppelspurausbau des Lötschbergs wurde zugesichert, dass nach Beendigung dieses Bauwerks die Verstaatlichung vollzogen werde.

Zur Rechnung 1991: Die gleichen Kriterien wie für den Geschäftsbericht gelten auch für die Rechnung. Trotz unbefriedigendem Resultat sollte das respektable Leistungsbild nicht vernachlässigt werden.

Aus diesem Grunde empfiehlt Ihnen die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi, den Geschäftsbericht und die Rechnung 1991 der SBB zu genehmigen.

M. Friderici Charles: Le 19 juin 1986, il y a six ans à un jour près, M. Claude Bonnard s'exprimait en ces termes à cette tribune au sujet du mandat de prestations 1987 des CFF: «Enfin, il est illusoire de penser que l'on peut séparer la responsabilité matérielle de la responsabilité financière. C'est pourtant ce que l'on nous propose. Ce n'est pas la Confédération qui construira et entretiendra l'infrastructure, ce sont les Chemins de fer fédéraux. Seule la responsabilité financière incombera à la Confédération. Ce système comporte en lui le risque de mauvaise gestion. C'est un fait d'expérience que l'entreprise qui est chargée des travaux dont elle n'assume pas la responsabilité financière n'a pas, en matière de gestion, les mêmes exigences de rigueur et d'efficacité qu'une entreprise qui engage aussi sa responsabilité financière.»

Cinq ans après l'introduction du mandat de prestations des CFF nous sommes à même de constater la faillite de ce mandat et, par là même, la véracité des propos de M. Claude Bonnard. Cette faillite est due pour une bonne part à l'absence d'une claire répartition des responsabilités, qui avait été demandée par le groupe libéral au mois de juin 1986. En politique, il est inutile d'avoir raison tout seul, car ce n'est pas ainsi que l'on peut réaliser des majorités. Cependant, il est bon de se souvenir après coup des positions prises lorsque la réalité des faits vous donne raison, malheureusement, a posteriori.

En premier lieu, je soulignerai que durant l'accomplissement de leur mandat les membres de la Commission des finances et ceux de la Commission de gestion ont enregistré plusieurs récriminations de la part du président démissionnaire de la Direction générale des CFF, M. Hans Eisenring, et de ses collègues de la Direction générale ou de quelques-uns de leurs proches collaborateurs. Ces remarques acerbes portaient notamment sur la réorganisation du Parlement et les nouvelles prérogatives des deux commissions susmentionnées. Est-ce une marque de désapprobation? Mais, lors de la séance commune d'examen du rapport de gestion et des comptes des CFF, seuls deux membres de la direction générale étaient présents, l'un d'entre eux nous ayant d'entrée de cause avertis qu'il n'avait que 45 minutes à consacrer aux commissaires responsables de ces examens. Suite à ces travaux, les membres de la Commission de gestion et ceux de la Commission des finances ont constaté que la dérive vers les chiffres rouges avait plusieurs causes: d'une part, la décision de la Confédération de compenser le renchérissement à un niveau plus élevé que ne le prévoyait le budget et, d'autre part, l'augmentation des salaires réels au 1er juillet 1991, qui n'était pas incluse dans le budget. En outre, un autre facteur externe a influencé négativement le résultat d'exploitation: la hausse des taux d'intérêts sur le marché de l'argent. Nous relèverons encore, sur le plan interne cette fois, un dernier facteur important de la hausse totale des charges qui se montent à 10,2 pour cent: l'engagement de 725 nouveaux collaborateurs alors que la situation future paraissait déjà largement compromise.

Au chapitre du résultat d'exploitation, nous relevons que le déficit effectif atteint 86 millions de francs, ce montant étant diminué par la dissolution de certaines provisions en relation avec la vente d'immeubles d'un montant de 56,7 millions de francs. Il faut noter à ce propos que ni le rapport de la société fiduciaire ATAG Ernst & Young ni les membres de la Direction générale des CFF n'ont attiré l'attention des membres de nos conseils chargés d'examiner les comptes. A ce titre également, nous avons dû constater que ce rapport se limitait à la première page figurant en réduction dans l'exemplaire des comptes sans aucune remarque particulière et de quelques pages suivantes se limitant elles à une suite d'additions et de soustractions, par ailleurs justes. Inutile de vous dire qu'un tel rapport nous a semblé quelque peu léger. Comme on peut aisément le constater, les montants à charge de la Confédération enflent d'année en année, passant de 1,465 milliard de francs en 1989 à 1,704 milliard de francs en 1990 pour arriver à 1,873 milliard en 1991, alors que le capital de dotation des CFF, qui est de 3 milliards, n'est pas encore rémunéré.

Une prise de décision rapide s'impose et ce ne sont pas les augmentations des investissements nécessaires à la poursuite du programme de construction de RAIL 2000 ni les aménagements des voies et la transformation du matériel pour répondre aux nouvelles normes de lutte contre les nuisances sonores ni les futures nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes qui vont améliorer l'équilibre financier de notre grande région. A la fin de la précédente législature, la Direction générale des CFF a fait paraître un «livre blanc» dont on ne sait s'il était destiné à mettre le monde politique au pied du mur ou à se décharger des responsabilités matérielles qu'elle détient encore. Devant cette situation, le Conseil fédéral a nommé une commission de réflexion sur l'avenir des CFF. Nous ne pouvons que souhaiter que cette commission de réflexion trouve une solution ou peut-être des solutions plus originales que celles figurant dans le mandat de prestations 1987.

A ce titre, il faut se demander si, dans le cadre d'un prochain mandat de prestations, encore que ce titre soit quelque peu dévalué aujourd'hui, il ne serait pas favorable d'inclure l'ensemble des transports publics et également le trafic d'agglomération. Il serait ainsi possible que la Confédération, par sa politique des transports, accorde directement aux cantons des enveloppes financières, charge à eux de subventionner les transports publics, voire même de mettre en soumission certaines prestations en faveur de la collectivité. On pourrait ainsi résoudre le problème du déficit du service des transports de personnes des PTT, celui des lignes régionales des CFF et des entreprises de transports concessionnaires, voire même le trafic d'agglomération. Pour cela, il serait donc nécessaire de modifier l'entier de la politique des transports publics de la Confédération.

Une telle proposition va dans le sens de celles avancées par la dernière conférence des chefs de départements cantonaux des finances. Elle permettrait aussi de faire supporter directement les frais d'exploitation non couverts par les collectivités qui les exigent, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie se contentant de jouer le rôle d'arbitre entre les différents intervenants, cantons/CFF, cantons/PTT et cantons entre eux. Il s'agit-là, bien entendu, d'une vision d'avenir qui n'a rien à voir avec le travail de la Commission de gestion qui doit se contenter de contrôler le passé. Mais, ne dit-on pas que la vie est un long fleuve qui se remonte à coup de gaffes, aussi faut-il tirer les leçons du passé pour envisager un avenir plus serein.

Fischer-Sursee: Ich möchte noch ein Wort zur Motion von Herrn Giezendanner betreffend Abbruch der Uebung für die Verlegung der Seetalbahn sagen. Die Motion verlangt, dass die Bahn eingestellt und der ganze Verkehr auf die Strasse verlegt wird. Ich muss Ihnen mitteilen, dass die Regierungen der Kantone Aargau und Luzern sowie die Parlamente sich mit aller Vehemenz dagegen wehren. Es liegt ja bereits ein Grundsatzentscheid des EVED vor, der den Ausbau und die Verlegung der Seetalbahn auf ein anderes Trasse genehmigt hat, und in diesem Entscheid ist festgehalten, dass sich die Verlegung der Seetalbahn gemäss Auflageprojekt als notwendig und verhältnismässig erweist.

Ich weise darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen im Seetal ein solches Ausmass hat, dass sich eine Verlegung des Personenverkehrs vom Raume Hochdorf bis nach Luzern als rein unmöglich erweist. Das Verkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Auch der Belegungsgrad ist recht gut, und im Kostendeckungsgrad liegt die Seetalbahn im ersten Drittel der Regionalbahnen.

Ich bitte daher den Bundesrat, möglichst rasch den Grundsatzentscheid zu fällen, damit mit dem Bau und der Verlegung begonnen werden kann, denn es ist nicht mehr verantwortbar, dass weitere Unfälle passieren. Es ist ja eine mörderische Bahn: Jedes Jahr sind Tote zu verzeichnen, weil die Linie schlecht bewachte Hauptstrassen überquert. Das lässt sich nicht mehr länger verantworten.

Ich bitte Sie im Interesse der beiden Kantone und der Bevölkerung des Seetals, einen positiven Entscheid zu fällen.

Hafner Rudolf: Die SBB erbringen bedeutende gemeinwirtschaftliche Leistungen im Interesse der Bevölkerung. Diese sind auch weitgehend ökologisch verantwortbar. Dies ist auch der Hintergrund, vor dem man die Rechnung der SBB betrachten muss. Es ist heute noch so, dass dem Autoverkehr und dem Bahnverkehr nicht gleich lange Spiesse zur Verfügung stehen. Selbst ein bürgerlicher Professor hat schon vor Jahrzehnten ausgerechnet, dass der Benzinpreis – wenn die externen Kosten einbezogen würden – ein Mehrfaches, etwa zweibis dreimal mehr, betragen müsste. Solange das so ist, kann man von den SBB nicht erwarten, dass sie ihre Kosten zu 100 Prozent decken, weil die Spiesse nicht gleich lang sind.

Ein weiterer Faktor, der noch von aussen hereinspielt, ist die Teuerung – Stichwort: die hohen Zinsen –; das bringt den SBB im Bereich der Personalkosten, aber auch der Kapitalkosten sehr grosse Lasten. Man kann auch von daher auf der heutigen Grundlage nicht erwarten, dass die SBB kostendeckend arbeiten.

Aus diesen Gründen ist die grüne Fraktion für Zustimmung zu Jahresrechnung und Geschäftsbericht der SBB. Wenn man die ganze Problematik der Defizite ändern wollte, dann müsste man die Rahmenbedingungen ändern. Man müsste effektiv die externen Kosten dem Strassenverkehr anlasten, und auch die Frage der Zinsen – Stichwort Nationalbankpolitik – müsste überprüft werden.

Wenn noch vereinzelt die Rede von Privatisierung von Leistungen der SBB war, dann gilt dasselbe: Man muss zuerst die Rahmenbedingungen klären. Vorher scheint es uns überhaupt nicht realistisch zu sein, von einer Privatisierung zu sprechen. Besondere Mühe haben wir mit dem absehbaren Abbau der Dienstleistungen im Regionalverkehr. Die Rede war ja von der Schliessung der Bahnlinie Herzogenbuchsee–Solothurn. Herr Fischer-Sursee hat zu Recht angetönt, dass die Zukunft der Seetalbahn keineswegs sichergestellt ist, aber es sind auch andere Bahnlinien davon bedroht, aufgehoben zu werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich Sie, Herr Bundesrat Ogi – wir erwarten da eine klare, präzise Antwort –: Welche Bahnlinien werden von den SBB in den nächsten Jahren überprüft, und welche sind in Gefahr, aufgehoben zu werden?

Ich möchte Sie, Herr Bundesrat Ogi, doch daran erinnern, dass man im Zusammenhang mit der «Bahn 2000», mit diesem Milliardenprojekt, ausdrücklich die Versicherung abgegeben hat, dass der Regionalverkehr nicht gefährdet sei. Man hat im Gegenteil zugesichert, dass gewisse Dienstleistungen noch verbessert werden sollen. Aber so, wie die Sache heute läuft, fragen wir uns: Wie verhält es sich damit, wenn auch die Neat, dieses Riesenprojekt, das Dutzende von Milliarden Franken verschlingen wird, gebaut wird? Ist es nicht so, dass man den gleichen Franken nicht zweimal ausgeben kann? Und ist es so, dass der Regionalverkehr in Zukunft nicht gefährdet wird? Wir erwarten eine klare Antwort, was diese Überprüfung von Bahnlinien betrifft.

Schliesslich war noch die Rede von den Speisewagen der SBB. Ich glaube, man kommt nicht umhin festzustellen, dass die amerikanische Esskultur offenbar von den herrschenden Kreisen hoch eingeschätzt wird. Es würde mich persönlich nicht erstaunen, wenn bald einmal auch die Frage eines Euro-Disneyland in der Schweiz aufs Tapet käme. Offenbar scheint es schon mehrheitsfähig zu sein, dass man Spielcasinos in der Schweiz einrichtet. Warum nicht ein Spielcasino in den SBB-Zügen? Das wäre wenigstens für die Geschäftstreibenden lukrativ; man könnte die Bahnreisezeit dafür nutzen. Mich würde es nicht mehr erstaunen, wenn die herrschenden Kreise solche Projekte haben und auch durchsetzen.

Aber wie gesagt: Die grüne Fraktion ist für die Genehmigung der SBB-Rechnung.

Thür: Herr Bundesrat, ich habe im Zusammenhang mit dem SBB-Geschäftsbericht eine Frage: Ich habe eine Interpellation zum Thema der Linienzugsbeeinflussung eingereicht. Diese Interpellation ist noch nicht beantwortet. Ich möchte Sie fragen, ob in diesem Zusammenhang die Angaben richtig sind, die ich in meiner Interpellation gemacht habe, wonach die SBB offensichtlich im Bereich der Linienzugsbeeinflussung –

abgekürzt LZB – auf das falsche Pferd setzen, indem sie ein System entwickeln oder übernehmen, das nicht eurokompatibel ist. Des weiteren: Ist es richtig, dass eine Kapazitätserhöhung um 30 Prozent möglich wäre, falls wir das deutsche System übernehmen würden?

Ich wäre froh, wenn Sie, Herr Bundesrat, dazu heute Stellung nehmen könnten, auf jeden Fall aber noch vor der Abstimmung im September.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Giezendanner: Herr Hafner Rudolf, ich kenne Sie als pragmatischen Analytiker. Deshalb glaube ich nicht, dass es richtig ist, dass Sie von ungleich langen Spiessen beim Strassen- und Bahnverkehr sprechen und sagen, der Bahnverkehr werde benachteiligt. Das ist nicht richtig. Der Schwerverkehr deckt seine Kosten. Mit der heutigen Kategorienrechnung liegt der Kostendeckungsanteil bei 99 Prozent. Würde die Wust zugerechnet, hätten wir eine Deckung von mehr als 100 Prozent. Nun werden Sie mit den externen Kosten kommen – ich aber auch: Herr Hafner, wenn Sie die externen Kosten der Bahn dazurechnen würden, wäre das Defizit 1,5 Milliarden höher. In diesem Saal hat bis dato – und ich hoffe, Herr Bundesrat Ogi werde dazu noch Stellung nehmen – noch niemand von den Erschütterungsfolgekosten der Bahn gesprochen. Die Erschütterungsfolgekosten liegen bei 1,5 Milliarden Franken. Herr Bundesrat Ogi, ich bin froh, wenn Sie entweder sagen, es stimme nicht, was ich sage, oder wenn Sie sagen, es könnte sein.

Bundesrat Ogi: Auf die Fragen von Herrn Giezendanner werde ich im Verlaufe meiner Ausführungen eintreten. Gestatten Sie mir zunächst eine grundsätzliche Bemerkung.

Man hat es gespürt, dass das Parlament eine Neuorganisation vorgenommen hat. Erstmals hat die Finanzkommission die Rechnung und den Geschäftsbericht geprüft. Ich habe das nicht zu kommentieren, sondern ich möchte Sie lediglich bitten, vielleicht mir, dem Departementsvorsteher, die Möglichkeit zu geben, beim nächsten Seminar der Finanzkommission einmal einen Ueberblick über die Verkehrspolitik – nach dem Motto: Wer mehr weiss, kann besser verstehen – vornehmen zu können.

Auch Sie, meine Damen und Herren der Finanzkommission, brauchen Grundkenntnisse dieser Verkehrspolitik, um die Rechnung und den Geschäftsbericht nicht nur aus strategischen Ueberlegungen analysieren und beurteilen zu können. Wenn Sie zum Geschäftsbericht und zur Rechnung 1991 Stellung nehmen, dürfen wir zunächst einmal feststellen – das haben verschiedene Redner getan –, dass die SBB mit weniger Personal mehr geleistet haben. Das ist etwas ganz Positives, und das wollen wir nicht vergessen. Bei aller Kritik, die vorgebracht worden ist: Ich möchte namentlich Herrn Giezendanner fragen, ob sein Betrieb den gleichen Leistungsausweis anbieten könnte.

271 Millionen Reisende wurden 1991 transportiert. Ich frage Sie: Was wäre, wenn es die SBB nicht gäbe? Man hat 12,4 Milliarden Personenkilometer gefahren. Das ist eine grosse Leistung; man hat es erwähnt – Herr Frey Walter hat die Auszeichnung aus Frankreich angesprochen. Das sind Leistungen, die wir verdanken dürfen, die wir anerkennen müssen.

Herr Stalder hat zu Recht gesagt: Die SBB haben einen Leistungsausweis. Da gibt es nichts zu deuteln. Aber dieser Leistungsausweis kostet Geld; das ist richtig. Es war interessant, festzustellen, wie Sie die Rechnung analysiert haben. Die Hälfte der Redner haben von einem Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken gesprochen. Andere haben gesagt, das stimme nicht, die SBB hätten uns 1,8 Milliarden Franken gekostet. Ganz genau hat sie in der Rechnung aufgrund des Leistungsauftrages einen Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken ausgewiesen. Wir wussten bereits bei der Budgetierung, dass die SBB 1991 1,873 Milliarden Franken kosten würden. Das sind – wie Herr Giezendanner in der Debatte des Ständerates richtig zur Kenntnis genommen hat – diese 650 Franken pro Haushalt oder 280 Franken pro Person. Ich frage Sie: Ist das viel? Ist das wenig? Wenn Sie, Herr Giezendanner, diese 271 Millionen

Bürgerinnen und Bürger oder auch Touristen aus dem In- und Ausland sehen, die die SBB benützt haben, kann man nicht sagen, es gebe zu viele Leute, die die SBB nicht benützt hätten. 280 Franken: Für viele ist das sehr viel, für andere ist das noch zu wenig. Auch hier frage ich Sie immer wieder: Was dürfen uns die SBB kosten? Die Antwort darauf habe ich noch nie erhalten.

Wenn man diese Rechnung anschaut, muss man sehen, dass darin Faktoren enthalten sind, die von der SBB-Generaldirektion nicht beeinflusst werden können, aber sehr wohl von Ihnen. Da ist einmal der Personalaufwand, den man heute in der Rechnung mit plus 9 Prozent zur Kenntnis nehmen muss. Sie haben die Teuerungsanpassung vorgenommen und Sie sind im Budget von einer Teuerung von 3 Prozent ausgegangen. Wir wussten alle, dass diese 3 Prozent nicht genügen würden. Und schliesslich kommt der Zinsaufwand dazu, der um 21,1 Prozent anstieg. Diese beiden Bereiche, die zentralen Ausgaben in der Rechnung, sind nicht steuerbar. Das ist das Unbequeme für die SBB-Generaldirektion. Sie hat hier keinen Einfluss; sie kann hier nicht steuern; sie ist hier gebunden. Deshalb ist es so, wie Herr Frey Walter gesagt hat: Man hat grosse Anstrengungen unternommen; sie wurden aber durch exogene Faktoren weitgehend zunichte gemacht. Es ist auch so, wie Herr Oehler gesagt hat: Wir müssen uns mit dieser Altlast, die angewachsen ist, einmal beschäftigen. Wir müssen diese Altlast abbauen. Es ist ein Mühlstein für die SBB, und mit diesem Mühlstein dürfen wir die SBB nicht in die Zukunft fahren lassen. Auch eine Schuldensanierung muss vielleicht bei einem Seminar der Finanzkommission das Thema sein.

Damit ist eigentlich die Ausgangslage gezeichnet. Wir müssen von den SBB fordern, aber wir müssen die SBB auch fördern. Diese Gratwanderung ist natürlich schwierig. Die einen anerkennen die Leistungen der SBB, die anderen eben nicht.

Ich komme damit zu einem Thema, das mehrmals angesprochen wurde, zum Regionalverkehr. Ich möchte Ihnen jetzt einmal ganz klar sagen, was Regionalverkehr heisst. Regionalverkehr heisst, dass der Bundesrat bereit ist, im achten Rahmenkredit 1,44 Milliarden Franken für den Regionalverkehr einzusetzen. Die Botschaft ist bereit, sie steht beim Parlament an; ich möchte Sie einladen, diese Botschaft möglichst bald zu behandeln, damit man uns nicht immer sagen kann, wir würden den Regionalverkehr vernachlässigen. Wir tun das nicht. Diese 1,44 Milliarden Franken sind für uns viel Geld; sie werden ein Investitionsvolumen von über 3,5 Milliarden Franken auslösen. Man kann nicht immer kommen und sagen, wir würden den Regionalverkehr aufgeben.

Regionalverkehr heisst aber nicht, dass leere Züge in der Region herumfahren sollen. Ich habe den Eindruck, dass gerade diejenigen, die immer nur kritisieren, die immer lamentieren, die mir böse Briefe schreiben, die SBB oder die Regionalzüge nie benützen. Denn wir müssen natürlich rechnen dürfen, auch aufgrund Ihrer Bemerkungen, aufgrund Ihrer kritischen Voten. Einige Beispiele: Beinwil–Beromünster: Bruttoerlös 176 000 Franken, direkte Kosten für die SBB 890 000 Franken. Fazit: So kann es nicht weitergehen. Oder Vallorbe–Le Pont: Kosten 838 000 Franken, Erlös 155 000 Franken. Oder Sis-sach–Läufelfingen–Olten: Kosten 1,643 Millionen Franken, Erlös 289 000 Franken. Ein letztes Beispiel, das Sie hoffentlich etwas beschäftigen wird: Stein am Rhein–Winterthur: Kosten 9 Millionen Franken, Erlös 2,5 Millionen Franken.

Sie können nicht nur kritisieren und sagen: Bitte reduzieren Sie diese Kosten, aber dann über diese Linien-Erfolgsrechnungen leichtfüssig hinweggehen; das dürfen wir nicht. Deshalb haben wir jetzt diese Linien-Erfolgsrechnung, und wir werden bald auch eine Linien-Erfolgsrechnung für den Güterverkehr präsentieren. Wir werden Ihnen den Spiegel vor Augen halten.

Wir müssen hier etwas tun können. Wir wollen – das sage ich auch den Kritikern, denjenigen, die immer sagen, wir würden den Regionalverkehr einstellen – sogar bessere Leistungen im Regionalverkehr; das heisst nicht immer: nur Züge. Wir wollen dort die Nachfrage sinnvoll befriedigen, wo sie vorhanden ist. Leere Züge ärgern nicht nur Sie, sondern ärgern auch die Leute, die diese leeren Züge vorbeifahren sehen. Deshalb möchte ich Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir diese

Analyse, diese Beurteilung ohne Scheuklappen, ohne Angst vor Tabus vornehmen müssen.

Die Idee, die Herr Theubet erwähnt hat, dass man die Regionallinien den Regionen übergeben würde, ähnlich wie das in Schweden gemacht wird, diese Idee wird im Rahmen der Groupe de réflexion – oder Groupe d'action, wie Herr Frey Walter gesagt hat – selbstverständlich ebenfalls behandelt werden müssen.

Ein nächster Punkt, den ich ansprechen möchte, ist die Frage der Kontrolle und der Aufsichtsinstanzen; es wurde von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen. Herr Kommissionspräsident Ernst Leuenberger hat gesagt, die SBB hätten die Kontrolle mit einem Striptease verwechselt. Das ist nicht so, die SBB haben nichts zu verstecken. Herr Tschopp hat sich ebenfalls erkundigt, warum Herr Eisenring zurückgetreten sei. Ich möchte diesen Rücktritt hier nicht kommentieren. Aber ich möchte Ihnen sagen, dass im Schreiben von Herrn Eisenring festgestellt wird, dass diese neuen Kontroll- und Aufsichtsinstanzen – die nicht der Bundesrat, sondern das Parlament eingeführt hat – als eine Einengung des unternehmerischen Spielraums betrachtet würden.

Wenn Sie mich fragen, dann muss ich Ihnen sagen, die SBB können nicht von der Generaldirektion, vom Verwaltungsrat, aber auch noch vom Bundesrat, vom Parlament, von der Finanzkommission und der Verkehrskommission geführt werden; zu viele Köche verderben den Brei. Hier müssen klare Grenzen gezogen werden; wir müssen klar abgrenzen, wer wofür zuständig ist. Ich möchte hier ganz klar sagen: Zu viele Instanzen haben sich mit den SBB beschäftigt, so dass die Generaldirektion den Betrieb nicht mehr führen kann; sie schreibt Papiere, sie gibt Auskunft – hier müssen wir uns auch einmal den Spiegel vor Augen halten, den Sie beschlossen haben. Es ist nicht der Bundesrat, sondern es ist das Parlament, das diese Massnahmen beschlossen hat. Eine Schlankheitskur, eine Fitnesskur wäre in diesem Sinne schon notwendig. Es ist so, wie Herr Oehler gesagt hat: Die SBB sind keine Auskunftsstelle, aber sie sind es heute geworden. Deshalb müssen wir hier das Ganze auf ein vernünftiges Mass abbauen.

Die Groupe de réflexion wurde von Herrn Cyrill Brügger erwähnt. Ich gehe daher nicht darauf ein. Die Erwartungen an diese Groupe de réflexion sind enorm. Es sind keine Uebermenschen, die in dieser Kommission tätig sind, welche nach Herrn Walter Frey zu einer Groupe d'action werden muss. Wir haben aber versucht, die besten Köpfe, die etwas einbringen können, die etwas Erfahrung haben, die auch von der unternehmerischen Seite etwas bieten können, darin einzubinden. Ich hoffe, dass die Arbeit dieser Groupe de réflexion dazu dienen wird, den Leistungsauftrag, den wir Ende 1994 ablösen müssen und den Sie selbstverständlich behandeln müssen, zu prägen.

Ich möchte auch, nachdem sie ausführlich angesprochen wurde, kurz auf die «Bahn 2000» eingehen. Ich lege Wert darauf, zuhänden des Protokolls und der Materialien zu sagen, dass ich die SBB nach dem letzten Stand- oder Situationsbericht der SBB – Sie wissen, dieser Standbericht ist auf Kosten von rund 9 Milliarden Franken gekommen, Preisstand 1990 – beauftragt habe, bereits im November 1990 einen neuen Standbericht auszuarbeiten, und dass dieser Stand- oder Situationsbericht folgende Punkte umfassen muss:

1. Alternativszenarien zur Vermeidung der vorausgesagten oder noch denkbaren Mehrkosten mit den Ansatzpunkten Straffung des Angebots, Neuorientierung des Regionalverkehrs, Ersatz von Infrastrukturausbauten durch andere Massnahmen, insbesondere Rollmaterialeinsatz;
2. Offenlegen des zu Realisierenden oder von verzichtbaren Elementen des Konzeptes «Bahn 2000» bei unterschiedlichen, fest definierten Kostenrahmen;
3. Aufarbeiten der Wirtschaftlichkeit des Konzeptes «Bahn 2000».

Ich habe mehrmals gesagt: Wir dürfen nicht nur bauen, sondern wir müssen uns auch überlegen, welche Auswirkungen diese Investitionen in betrieblicher Hinsicht haben können.

Die Schlussfolgerungen erwarte ich von den SBB frühestens Ende 1992/Anfang 1993. Insbesondere sind dann vom mir un-

terstellten Bundesamt für Verkehr, aber auch von den SBB verschiedene Strategievarianten zu analysieren.

Der Bundesrat, mein Departement und die SBB unterstreichen auch hier ausdrücklich unsern Willen, die Substanz des Angebotskonzeptes «Bahn 2000» punkto Inhalte – es hängt nicht von uns, sondern es hängt in erster Linie von Ihnen ab – einzuhalten. Ich sage das auch an die Adresse von Herrn Hafner Rudolf.

Dabei wollen wir aber ohne Tabus, Herr Hafner, optimale Lösungen der Umsetzung suchen und dem Kostenauftrieb und den Verzögerungen entgegenwirken, um das seit 1985 geänderte verkehrs- und finanzpolitische sowie das unternehmerische Umfeld berücksichtigen zu können. Man hat bei der Behandlung der Umweltschutzgesetzgebung dessen Auswirkungen völlig unterschätzt. Als Beispiel möchte ich anfügen, dass man für Mattstetten–Rothrist für die Berücksichtigung zusätzlicher Umweltauflagen deutlich mehr als die budgetierten 50 Millionen Franken einsetzen muss. Man hat heute bereits weit über 300 Millionen Franken in Rechnung gestellt. Das ist die Kehrseite der Medaille, die ich nicht kritisiere; aber das hat Konsequenzen, und das hat eine Kostenfolge.

Eine letzte Bemerkung zu «Bahn 2000»: Die «Bahn 2000» ist ein Angebotskonzept. Das steht auch so in der Botschaft. Es ist nicht ein fein ausgearbeitetes Projekt – dessen müssen wir uns klar und deutlich bewusst sein. Es war une estimation et non un défi – il faut bien s'en rendre compte et le mettre en évidence.

Von den folgenden Bemerkungen möchte ich nicht sagen, dass sie weniger bedeutungsvoll sind. Zunächst möchte ich Herrn Dünki und seiner Gemeinde herzlich danken – nicht für die Qualifikation, ich sei ein vernünftiger Mensch, sondern für die Bereitschaft, dem Bund eine halbe Million Franken als Darlehen zur Verfügung zu stellen, um beispielsweise gewisse Anpassungen an Perrons vornehmen zu können; er hat sehr gut geschildert, dass die Leute dann besser in die neuen S-Bahn-Wagen steigen können.

Ich werde der Sache nicht nachgehen, weil ich hier vernünftig sein will. Aber warum konnten die SBB das bis jetzt nicht machen? Das Finanzhaushaltgesetz erlaubt den SBB nur, Darlehen vom Bund entgegenzunehmen. Wir müssen einfach zur Kenntnis nehmen, Herr Dünki: Würden die SBB ein zinsloses Darlehen Ihrer – darf ich anfügen – relativ reichen Gemeinde akzeptieren, könnten sie indirekt die Investitionsplanung des Bundes untergraben. Ich nehme an, in Ihrem Gebiet hat es noch weitere reiche Gemeinden, die das vielleicht auch tun würden. Sie sind ja so vernünftig – Sie müssen sehen, dass da Einflussmöglichkeiten vorhanden wären, die nicht unproblematisch sind. Aber wir wollen diese Sache einmal angehen. Vielleicht könnte man das Problem mit oder über den Kanton Zürich lösen.

Herr Weder Hansjürg möchte ich danken. Er ist für die Privatisierung, hat dann aber sofort von Speisewagen gesprochen. Ich muss Ihnen zugeben, Herr Weder, ich habe sehr viele böse Briefe bekommen – solche bekomme ich jeden Tag – wegen dieser Speisewagengeschichte. Ich habe offen gestanden auch keine Freude gehabt, aber ich konnte darauf keinen Einfluss nehmen. Das ist eben der unternehmerische Spielraum der SBB, hier zu entscheiden; sie sollten auch in Zukunft nicht das Parlament, nicht den Bundesrat fragen müssen, sonst muss schliesslich der Bundesrat die SBB führen.

In bezug auf die Abstimmung über die Gewässerschutzvorlagen haben wir noch rechtzeitig korrigiert; es ist Ihnen aber offensichtlich entgangen, ganz im Gegensatz zu anderen Instanzen, die für die andere Seite Erklärungen abgegeben und diese nicht korrigiert haben. Ich möchte immerhin festhalten, dass die SBB kurz vor der Abstimmung – für Sie sicher zu spät – ein Korrektiv in der Presse erscheinen liessen.

Zu den Äusserungen von Herrn Frey Walter möchte ich sagen: Er hat korrekt rapportiert und gesagt, die Leistungen hätten einen hohen Preis. Es sind grosse Investitionen anstehend, und wenn Sie das sehen, möchte ich Sie doch bitten, jetzt bei der Realisierung der Neat nicht irgendein Angstgefühl zu verbreiten.

Eine Ihnen sehr bekannte Bank in Zürich hat den Versuch unternommen, die Belastung der Schweizer Volkswirtschaft

durch den Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert zu berechnen und diese mit den voraussichtlichen Kosten der Neat zu vergleichen. Die Ergebnisse, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte und die ich noch nicht im Detail kontrollieren konnte, spreche für sich:

In den Jahren 1848–1869 gab die Schweiz für den Bau von Eisenbahnlinien im Durchschnitt nicht weniger als 4,6 Prozent des Bruttoinlandprodukts aus. In den Jahren 1870–1910, in welche u. a. der Bau der Gotthardbahn fiel, ging dieser Wert auf 2,24 Prozent zurück.

Der voraussichtliche Anteil der Bahninvestitionen – jetzt höre man gut zu – Neat, «Bahn 2000» und weitere Projekte am BIP dürfte dagegen in den Jahren 1990–2010 nur 1,04 Prozent betragen. Selbst unter Einrechnung der Ausgaben für die Nationalstrassen steigt diese Zahl lediglich auf 1,85 Prozent.

Man kann natürlich jetzt alles der Neat anhängen, aber es wäre nicht fair. Im übrigen möchte ich den Herren der Auto-Partei sagen: Bei der Budgetierung des Nationalstrassennetzes ging man damals von 6 bis 7 Milliarden Franken aus. Das Nationalstrassennetz wird von den Automobilisten bezahlt, aber es wird im Endausbau zwischen 50 Milliarden und 60 Milliarden Franken kosten. Das müssen wir gerechterweise ebenfalls sagen.

Nun hat Herr Züger auf einen Artikel in der «SonntagsZeitung» hin – ich lese die «SonntagsZeitung» nicht immer, wenn irgendwie möglich mache ich es aber – die Frage gestellt: «Stimmt es, dass ein falsches Zugsicherungssystem gewählt wurde?» Herr Hafner hat die gleiche Frage gestellt. Ich glaube, er hat die ganze Geschichte etwas anders genannt. Er hat von einem anderen System gesprochen, aber ich glaube, er meint das gleiche. Die SBB versuchen, in Europa ein einheitliches System mitzuentwickeln. Das ist in der heutigen Zeit auch vernünftig. Das heutige System ist nicht fehlerlos. Aber ob die Investitionen so hoch sein werden, wie Sie glauben, kann ich Ihnen zum heutigen Zeitpunkt nicht sagen. Auf alle Fälle ist noch nicht entschieden, ob wir auf das eurokompatible System umstellen oder das schweizerische beibehalten. Aber es ist so, wie Herr Leuenberger Ernst gesagt hat: Jeder Franken muss gerechtfertigt werden können, und wir werden darüber zu einem späteren Zeitpunkt sicher Auskunft geben können.

Zu Herrn Giezendanner: Er hat von meinen blauen Augen gesprochen. Ich kann nichts dafür, dass ich blaue Augen habe. Aber trotz der blauen Augen ist es mir gelungen, Herr Giezendanner, mit der EG diesen Transitvertrag auszuhandeln; es war nicht leicht, die 28-Tonnen-Limite zu halten. Ueber diese denkt die Mehrheit so wie ich, nicht wie Sie. Ich möchte Sie nur fragen: Wer ist einverstanden damit, dass von heute auf morgen 40-Tonnen-Lastwagen in die Schweiz hereinfahren? Da habe ich für einmal die Mehrheit auf meiner Seite.

Bevor Sie weitergestikulieren: Sie haben gesagt, dass die Schweizer 28-Tonnen-Limite nicht mehr eingehalten werden könne, wenn dieser Vertrag nach zwölf Jahren auslaufe. Ich muss Ihnen sagen, in zwölf Jahren – davon bin ich felsenfest überzeugt, Sie wissen, dass ich von den Felsen komme – wird es einfacher sein, diese Limite zu halten, weil dann ganz Europa in der Verkehrspolitik so denken wird, wie wir heute denken. Davon bin ich überzeugt.

Ich hätte auch gerne einen Vertrag für zwanzig Jahre gehabt. Aber man kann an Verhandlungen – das wissen Sie – eben nicht immer alles haben. Ich bin aber überzeugt, dass die Zeit für uns arbeitet, und deshalb werden wir wiederum einen besseren Vertrag bekommen. Ich werde nicht mehr dabei sein, aber es wird dann leichter sein, weil die Entwicklung in unsere Richtung gegangen ist. Das dürfen Sie nicht vergessen.

Zur Seetalbahn, Herr Jöri: Auch hier haben Sie gehört: die einen sind dafür, die andern dagegen. Der Bundesrat hat sich bereits 1979 positiv zur Seetalbahn geäußert. Ich muss sagen, die beiden Parlamente – Ihr Parlament im Kanton Aargau und dasjenige im Kanton Luzern – haben in dieser Sache auch schon beschlossen. Der Bundesrat kann nicht mehr zurück, aber er will wissen, Herr Jöri, warum die Kosten dermassen gestiegen sind. Das ist unsere Pflicht. Und denjenigen, die mir jeden Tag so viele Briefe schreiben – ich habe Freude an den Briefen, aber ich habe zu wenig Zeit, um sie alle zu lesen –, sagen Sie bitte, sie sollten einmal damit aufhören; ich kenne das

Problem. Wir müssen die Kostenentwicklung noch beurteilen dürfen, und dann werden wir entscheiden. Wir sind in Verhandlung sowohl mit dem Kanton Luzern als auch mit dem Kanton Aargau. Wir werden, wenn immer möglich noch vor der Neat-Abstimmung, einen Entscheid treffen, aber der Grundsatzentscheid ist bereits 1979 getroffen worden. Deshalb können wir hier nicht zurück.

Nun versuche ich noch die ganz klare Frage von Herrn Hafner Rudolf zu beantworten. Ich habe sie weitgehend schon beantwortet, Herr Hafner, im Prinzip nicht zuletzt aufgrund Ihrer Ausführungen in der Finanzkommission – ich war nicht dabei, aber ich habe die Protokolle gut gelesen. Auch Sie fordern Kostenreduktion. Deshalb müssen wir sämtliche Linien überprüfen dürfen. Wir haben das jetzt getan: Einmal für den Personenverkehr, dann auch für den Güterverkehr. Aber das heisst nicht, Herr Hafner, dass wir sämtliche Bahnlinien einstellen werden. Was wäre die Schweiz ohne die SBB? Schliesslich möchte ich Ihnen noch folgendes sagen:

Aufgrund meiner Informationen ist nicht geplant, dass die SBB Spielcasinos in den SBB-Wagen einführen werden.

Herr Thür, Sie haben die Linienzugsbeeinflussung verlangt. Darauf bin ich schon in meiner Antwort an Herrn Züger eingegangen.

Noch etwas zum Schwerverkehr, zur Kostendeckung: Da hatten wir auch ein schönes Beispiel. Der eine meint, der Strassenverkehr decke seine Kosten, der andere sagt, er decke sie nicht. Ein Laisser-aller, ein Laisser-faire, ein Laissez-rouler ist in der Verkehrspolitik sicher nicht mehr zulässig. Andererseits deckt der Schwerverkehr heute praktisch diejenigen Kosten, die wir erfassen – das ist richtig, Herr Giezendanner. Aber wegen der sogenannten externen Kosten wird es zum grossen Streit kommen. Die sind natürlich hier nicht eingerechnet. Welche externen Kosten werden hier verlangt? Gerade Ihr Kanton macht mir heute auch etwas Sorgen, weil er nun mit den Erschütterungsfolgekosten im Boden kommt. Aber es gibt nicht nur Erschütterungen durch die Eisenbahn, sondern auch Erschütterungen durch den Bus, durch die Autos. Da müsste man auch wieder fair abklären, wer mehr erschüttert. Auf alle Fälle haben Sie mich hier heute nicht erschüttert. Wir können diese Rechnung dann vorlegen, und wir werden uns bei Philippi wiedersehen, wenn es darum geht, die externen Kosten einzubeziehen oder nicht.

Zum Schluss: Nachdem Herr Eisenring gestern die Demission bekanntgegeben hat und dies sein letzter Geschäftsbericht und seine letzte Rechnung ist, möchte ich meine Ausführungen nicht schliessen, ohne ihm zu danken. Herr Eisenring hat als Präsident der Generaldirektion den SBB ein neues, marktorientiertes Image verliehen. Er hat sehr gute Arbeit geleistet. Er hat die SBB in den letzten zehn Jahren mitgeprägt. Dafür möchte ich ihm auch im Namen des Bundesrates und sicher auch im Namen derjenigen, die mit ihm zu tun hatten, sehr herzlich danken.

Präsident: Die Kommission beantragt Kenntnisnahme vom Bericht

Zustimmung – Adhésion

Bundesbeschluss – Arrêté fédéral

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes 113 Stimmen
Dagegen 10 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Ad 91.050

Voranschlag 1992. Nachtrag I Budget 1992. Supplément I

Botschaft und Beschlussentwurf vom 6. Mai 1992
Message et projet d'arrêté du 6 mai 1992

Bezug durch die Eidgenössische Drucksachen-
und Materialzentrale, 3000 Bern
S'obtiennent auprès de l'Office central fédéral
des imprimés et du matériel, 3000 Berne

Beschluss des Ständerates vom 10. Juni 1992
Décision du Conseil des Etats du 10 juin 1992

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

Frey Walter: Ich möchte Ihnen beantragen, dass wir dieses Geschäft in der Kategorie III behandeln. Es geht um zwei umstrittene Nachtragskredite, einer mit ganz besonders politischem Charakter. Es geht um den Nachtragskredit in bezug auf die Information über den Europäischen Wirtschaftsraum EWR.

Sie wissen, es ist das Geld, das der Bundesrat braucht, um unsere Bürger – wie er sagt – sachlich aufzuklären in bezug auf die EG/EWR-Problematik. Jeder einzelne von uns, der eine Broschüre vom Integrationsbüro bekam, hat aber erlebt, dass dieser Informationsauftrag manchmal sehr tendenziös ausgeführt wird, und zwar wird Propaganda für den EWR gemacht. Ich persönlich bin überzeugt, dass es weder einem EWR-Gegner noch einem EWR-Freund wohl sein kann, wenn mit Staatsgeldern solche Aktivitäten gefördert werden. Ich habe das Gefühl, dass es diesem Hause gut anstünde, wenn man wenigstens in der Kategorie III noch die Fraktionssprecher zu diesem umstrittenen Thema anhören würde.

In diesem Sinne stelle ich Ihnen Antrag zur Einteilung dieses Geschäftes in Kategorie III.

Abstimmung – Vote
Für den Ordnungsantrag Frey Walter 67 Stimmen
Dagegen 34 Stimmen

Präsident: Ich bitte Sie trotzdem, die Diskussion nicht allzu sehr auszudehnen. Wir können im Rahmen des Voranschlags keine Europadebatte und auch keine Drogendebatte führen.

Bührer Gerold, Berichterstatter: Wie Sie wissen, haben wir bereits 1991 mit einem Nachtragkreditvolumen von 2,2 Milliarden Franken einen unrühmlichen Rekord verzeichnet. Anlässlich der Budgetdebatte 1992 ist im Rat von verschiedener Seite klar zum Ausdruck gebracht worden, dass zukünftig bei der Behandlung von Nachtragskreditbegehren grössere Zurückhaltung zu üben sei. Die Finanzkommission hat denn auch bezüglich der Behandlung von Nachtragskrediten eine restriktivere Praxis eingeschlagen. In der Botschaft der Finanzdelegation über die Tätigkeit 1991/92 ist ein ganzer Abschnitt der Behandlung von Nachtragskrediten gewidmet. Wir haben uns aufgrund dieser Darlegungen im Rahmen der Finanzkommission von den folgenden Kriterien leiten lassen, und ich bitte Sie namens der Kommission, diese Kriterien auch bei der Beurteilung anzuwenden:

1. die Dringlichkeit;
2. es sollte sich nicht um früher gekürzte Positionen handeln;
3. die Voraussetzbarkeit;
4. das Kriterium der Verschiebbarkeit.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen Nachtragskredite im Gesamtvolumen von 506 Millionen Franken. Dabei ist die beantragte Streichung der Position 316.3180.015, Bundesamt für Gesundheitswesen (Präventionsmassnahmen im Rahmen der Drogenpolitik), von 3,1 Millionen Franken berücksichtigt, und wir beantragen Ihnen Verpflichtungskredite von 52 Millionen Franken sowie 45,5 neue Etatstellen.

Wenn wir zurückgehen, haben wir anlässlich der Budgetdebatte die Ausgaben von 37,8 Milliarden auf 37,1 Milliarden Franken reduziert. Nehmen wir nun das Volumen der Nachtragskredite I dazu, sehen Sie, dass wir leider bereits wieder auf einen Ausgabenrahmen anwachsen, der nur mehr leicht unter dem ursprünglichen Voranschlag liegt. Während das Budget noch mit einem Ausgabenwachstum von rund 4,5 Prozent auskam, kommen wir bereits mit diesen Nachtragskrediten, die Ihnen beantragt werden, auf ein Ausgabenwachstum von über 6 Prozent. Mit anderen Worten: Wir werden leider auch im laufenden Jahr ein Ausgabenwachstum haben, das deutlich über dem erwarteten nominellen Wachstum unserer Volkswirtschaft liegt. Mehr noch: Es dürfte Ihnen bekannt sein, dass auch die Nachtragskredite II auf uns zukommen; rechnet man die erwarteten Beträge dieses Pakets dazu, kommt klar zum Ausdruck, dass sich die Schere zwischen Bundesausgabenentwicklung und wirtschaftlichem Wachstum erneut weiter öffnet.

Dies unterstreicht einmal mehr – das ist auch in den Erörterungen im Rahmen der Kommission zum Ausdruck gekommen – die Notwendigkeit, im Sanierungspaket die Ausgabenbremse deutlich anzusetzen.

Zu zwei Anträgen liegen Minderheitsanträge vor. Das ist der vorhin erwähnte Kredit Position 201.3180.008 «Information über den Europäischen Wirtschaftsraum» und die Position 316.3180.015 beim Bundesamt für Gesundheitswesen. Ich werde zu diesen zwei Positionen anschliessend in der Detailberatung sprechen.

Gestatten Sie mir ein paar Bemerkungen zu zwei weiteren Positionen, die im Rahmen der Kommission ebenfalls zu ausführlichen Beratungen Anlass gegeben haben:

1. der Nachtragskredit von 10 Millionen Franken des Bundesamtes für Bildung und Wissenschaft zugunsten der europäischen technologischen Zusammenarbeit im Rahmen von Forschung und Entwicklung.

Die Kommission hat zusätzliche Unterlagen angefordert und konnte sich schliesslich vergewissern, dass im Interesse des Forschungsplatzes Schweiz, im Interesse sowohl der öffentlichen wie auch der privaten Forschungsträger dieser Nachtragskredit zur Annahme zu empfehlen ist. Es kommt dazu, dass die Dringlichkeit gegeben ist, denn im Rahmen dieser EG-Forschungsprogramme wird in den nächsten Monaten über die Aufnahme von verschiedenen Projekten entschieden. Wenn wir diese Mittel nicht sprechen, werden eine ganze Reihe von schweizerischen Forschungsprojekten wegfallen. Dies, so meinen wir in der Kommission, kann nicht im Interesse unseres Landes sein.

2. Eine Bemerkung zur Position 725.4200.002 beim Bundesamt für Wohnungswesen – im Sinne einer Klarstellung. Der Nachtragskredit von 25 Millionen Franken ist eine Darlehensposition, die mit 2,5 Prozent verzinst wird und gemeinnützigen Bauträgern zugute kommt, die sich im Wohnungsmarkt engagieren. Dazu ist zu sagen, dass das Bundesamt für Wohnungswesen bezüglich der Unterstützung dieser Bauträger bei der bisherigen Praxis nie Verluste verzeichnen musste. Wir können davon ausgehen, dass diese Position mit keinen besonderen Risiken behaftet ist.

Ich beantrage Ihnen namens der Kommission, auf die Vorlage einzutreten, und werde zu den beiden umstrittenen Positionen anschliessend in der Detailberatung sprechen.

M. Theubet, rapporteur: Le supplément I au budget 1992 qui nous est soumis porte sur des suppléments de crédits pour 510 millions, sur des nouveaux crédits d'engagement et des crédits additionnels pour 52 millions, ainsi que sur 45,5 postes permanents supplémentaires. Il comprend 57 demandes de crédits, 13 ayant été alloués à titre provisoire, dont un en partie seulement. Sur quelque 2000 rubriques de dépenses que

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1991

CFF. Gestion et comptes 1991

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.035
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1116-1129
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 258

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.