

teil für Elektrofahrzeuge zu erreichen, sind weitere Anreize zu schaffen, welche sie attraktiver machen. Eine CO<sub>2</sub>-Steuer könnte wesentlich – so meint der Bundesrat – dazu beitragen. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat Morniroli entgegenzunehmen, und beantragt, es als erledigt abzuschreiben, weil wir aufgrund der heutigen Situation, nicht zuletzt aufgrund der heutigen Finanzlage, einfach nicht mehr tun können als das, was ich Ihnen jetzt in ganz geraffter Form zu erklären versucht habe.

*Abgeschrieben – Classé*

92.076

## SBB. Voranschlag 1993 CFF. Budget 1993

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. Oktober 1992 (BBI VI 369)  
Message et projet d'arrêté du 21 octobre 1992 (FF VI 353)

Voranschlag 1993 und Mittelfristplan 1994–1998 der SBB vom 16. September 1992  
Budget 1993 et plan à moyen terme 1994–1998 des CFF du 16 septembre 1992

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

**Gemperli**, Berichterstatter: Der Voranschlag 1993 der Schweizerischen Bundesbahnen ist im wesentlichen durch vier Elemente geprägt:

1. höhere Defizite der Unternehmenserfolgsrechnung;
2. mehr Bundesleistungen für die SBB;
3. geringere Betriebsleistungen;
4. hoher Personalaufwand.

Zu diesen vier Punkten habe ich folgende Bemerkungen:

1. Zu den höheren Defiziten der Erfolgsrechnung: Die finanzielle Lage der SBB verschärft sich nach dem Budget für das Jahr 1993 weiter. Trotz Bundesbeiträgen von gesamt 2174 Millionen Franken – gegenüber 1992 plus 184 Millionen Franken – erwarten die SBB einen Fehlbetrag von 234 Millionen Franken.

1991 betrug das Defizit der Unternehmenserfolgsrechnung noch 28,6 Millionen Franken. Zum Aufwand gehörte damals aber noch ein Infrastrukturbeitrag der Bahn von 45 Millionen Franken an die Bundeskasse. Diese Benutzungsgebühr sah der Leistungsauftrag vor, der die Infrastrukturinvestitionen dem Bund übertrug, von den SBB aber eine ausgeglichene Rechnung erwartete.

Bereits 1992 waren indessen die SBB nicht mehr in der Lage, einen Infrastrukturbeitrag zu leisten – trotz erhöhtem Defizit von 107 Millionen Franken, das sich übrigens in der mutmasslichen Rechnung auf 210 Millionen Franken vergrössern wird. Diese Defizite müssen mit früheren Rückstellungen verrechnet werden oder erhöhen die Schuld in der Bilanz.

Der Aufwanddeckungsgrad, unter Ausklammerung der Infrastrukturleistungen des Bundes, sinkt nach dem Budget 1993 auf 76,4 Prozent.

2. Zu den Bundesgeldern für die SBB: Die finanziellen Leistungen des Bundes an die SBB erhöhen sich im Voranschlag 1993 auf 2174 Millionen Franken. 1991 hatte die Bundeskasse noch 1873 Millionen Franken und 1992 1990 Millionen Franken beizusteuern.

Im einzelnen verteilen sich die Bundesbeiträge im Voranschlag 1993 wie folgt: regionaler Personenverkehr 725 Millionen Franken (1992 – nach der mutmasslichen Rechnung – 670 Millionen Franken); Huckepackverkehr 99 Millionen Franken (1992 88 Millionen Franken); Infrastrukturleistung 1350 Millionen Franken (1992 1215 Millionen Franken); Tarifierleichterung 0 (1992 17 Millionen Franken).

Die ordentlichen Investitionen der SBB bleiben 1993 auf 1550 Millionen Franken plafoniert. Daneben verfügen die SBB für «Bahn 2000», für den Huckepackkorridor und für gewisse andere, kleinere Dinge über weitere Mittel, so dass sie 1993 voraussichtlich gesamthaft 2358,2 Millionen Franken investieren können.

3. Zu den geringeren Betriebsleistungen: Im Personenverkehr kann bei nach wie vor steigender Gesamtmobilität der Marktanteil der Bahn gemäss dem Budget nicht gehalten werden. Nach Ansicht der SBB beeinflusst die unbefriedigende Wirtschaftslage die Nachfrage nach Bahnleistungen negativ. Die Zahl der Reisenden wird sich gegenüber 1991 um 2,6 Prozent und die zurückgelegten Personenkilometer werden sich um 5,7 Prozent verringern. Entsprechend gehen auch die Betriebsleistungen der Bahn zurück. Bei diesem Vergleich gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass im Jahre 1991 wegen der Jubiläumskarte des Jahres 1991 von einem überproportionalen Wachstum profitiert werden konnte. Dank der Preiserhöhung 1992 und einem Preisaufschlag auf den eigentlichen «Paradelinien», auf denen tatsächliche Distanzkilometer und Tarifkilometer einander nicht mehr entsprechen, entsteht aber gegenüber 1991 trotzdem ein Mehrertrag im Personenverkehr von 129 Millionen Franken oder 8,2 Prozent.

Beim Güterverkehr streben die SBB nach Möglichkeit differenzierte Tarifierleichterungen in Abhängigkeit der Sendungsart und der Relation an. Die gegenwärtige Wirtschaftslage und die sich verschärfende Konkurrenz durch das Strassentransportgewerbe erschweren jedoch die Situation ganz erheblich. Der Voranschlag rechnet mit Mehreinnahmen aus diesem Bereich von rund 90 Millionen Franken oder 7 Prozent.

4. Zum hohen Personalaufwand: Vom Totalaufwand in der Erfolgsrechnung von 6700 Millionen Franken entfallen mehr als 50 Prozent – man muss einfach hier auch die Grössenordnung sehen, um die Beeinflussung der Rechnung abschätzen zu können –, nämlich 3651 Millionen Franken, auf das Personalbudget. 2568 Millionen gehen auf das Konto Besoldungen, das sich im Vergleich zur Rechnung 1991 um 11 Prozent erhöht.

Der Personalbestand der SBB nimmt zwar um 256 Mitarbeiter ab; dieser Abbau trifft aber ausschliesslich Personal in Ausbildung und Hilfspersonal. Demgegenüber erhöht sich das ständige Personal um 229 Einheiten. Beim ständigen Personal haben wir also eine Erhöhung. Der positive Saldo ist nur durch einen Abbau von Stellen beim Personal in Ausbildung und Hilfspersonal zu erreichen. Die Steigerung der Lohnsumme um 11 Prozent gegenüber 1991 erklärt sich aus den höheren Durchschnittsbezügen, den Besoldungsmassnahmen 1991 und dem damit beschleunigten Aufstieg. Im Budget der SBB wurden für die Teuerungszulage 3,5 Prozent eingerechnet, analog zum Bundesbudget.

Bei der Mittelfristfinanzplanung ergeben sich düstere Aussichten. Man stellt eine massive Verschlechterung fest, womit sich natürlich auch die Zuschüsse der öffentlichen Hand für die Zukunft erhöhen werden. Wenn man es etwas spitz zusammenfassen möchte, könnte man feststellen: Je mehr investiert wird, je höhere Infrastrukturleistungen der Bund erbringt, um so unrentabler wird die Bahn, um so höhere Defizite werden in der Folge eingefahren. Das ist die Grundproblematik, die sich aus dieser Mittelfristplanung ergibt.

Die Kommission war sich schlussendlich in folgenden Punkten einig:

1. Die Defizitentwicklung bei den SBB muss gestoppt werden. Es wird in den kommenden Jahren angesichts der Sparanstrengungen, die alle Bereiche der öffentlichen Hand umfassen, nicht möglich sein, die SBB einfach auszuklammern.

2. Insbesondere das Angebot im Regionalverkehr ist zu optimieren und den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen. Weiter sind alle Möglichkeiten der Effizienzsteigerung zu berücksichtigen. Die Restrukturierung und die Anpassung des Angebotes an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse des Güterverkehrs unter Berücksichtigung der bevorstehenden Entwicklung sind dringlich.

3. Vor allem sind die Arbeiten der vom Departement eingesetzten Gruppe de réflexion voranzutreiben. Konkrete Ergebnisse sollten möglichst rasch umgesetzt werden. Die Kommission

hofft, dass das Warten auf die Groupe de réflexion nicht schlussendlich einem «Warten auf Godot» gleichkommt.

4. Die Subkommission 2 hat der gesamten Finanzkommission bei der Behandlung des Budgets des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes ein Postulat unterbreitet, durch welches die Absichten des Bundesrates zum Bereiche des öffentlichen Verkehrs in Erfahrung gebracht werden sollen. Trotz grosser Bedenken beantragt Ihnen die Kommission aber dennoch, den Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 zu genehmigen.

**M. Coutau:** J'ai le regret d'avoir à déclarer que je ne pourrai pas approuver le budget des CFF pour 1993.

Mon refus du budget n'est pas un mouvement de mauvaise humeur. Je suis un usager très régulier des CFF et, à cet égard, je n'ai aucune raison de m'en plaindre ni de douter de l'engagement du personnel, du confort, de la sécurité et de la régularité des prestations qui, dans l'ensemble et toutes comparaisons faites, restent largement satisfaisantes. Non, c'est l'aspect purement financier des prévisions budgétaires qui me fait tirer la sonnette d'alarme. Les chiffres du seul budget de 1993 sont déjà péniblement éloquentes, malgré l'opération cosmétique de la présentation comptable avantageuse adoptée naguère et qui ne traduit qu'une partie de la triste réalité.

Pour n'évoquer que les données les plus révélatrices, je relève que le déficit – qui a atteint 28 millions en 1991, qui était budgété à 107 millions pour 1992, et qui s'inscrira selon les prévisions actuelles à 210 millions – est porté à 234 millions au budget de 1993: un quart de milliard de francs! Bien entendu, dans ces circonstances, les CFF sont incapables de fournir la moindre contribution aux dépenses d'infrastructure qui, dès lors, incombent entièrement à la Confédération pour la somme de 1 milliard 350 millions de francs. Au total, les prestations de la Confédération en faveur des CFF représenteront 2 milliards 170 millions de francs, en augmentation de plus de 9 pour cent d'une année à l'autre.

Plus grave encore, le plan à moyen terme pour les années 1994 à 1998 ne fait qu'enregistrer une accélération de la tendance déficitaire. Les CFF notent eux-mêmes ceci: «Côté produits, tous les taux de croissance ont dû être revus à la baisse, mais les charges ne pouvant être réduites en conséquence, les déficits s'accroissent d'autant.» Ces déficits passent ainsi progressivement, selon le plan, de 234 millions en 1993 à 410 millions en 1998. Les prestations d'infrastructure de la Confédération suivent la même ascension: 1 milliard 350 millions en 1993, plus de 2 milliards en 1998, sans parler du coût des grands projets «Rail 2000» et Nouvelles transversales ferroviaires alpines qui ne sont pas, ou que très partiellement, pris en compte dans ces chiffres.

Dans ces conditions, l'endettement des CFF qui atteint déjà une quinzaine de milliards de francs doublera d'ici la fin 1998 pour atteindre 32 milliards, avec les charges d'intérêts correspondantes.

Il ne faut pas faire preuve d'imagination pour qualifier une pareille évolution. Je n'ai eu qu'à lire le message du Conseil fédéral lui-même pour trouver des phrases telles que «le mandat de prestations ne peut, une fois de plus, pas être rempli en 1993», «les CFF ne peuvent pas couvrir leurs frais d'exploitation», «le budget déficitaire a été accentué par le fléchissement conjoncturel mais il ne saurait lui être imputé exclusivement», «les produits escomptés en 1992 ont été fixés avec trop d'optimisme», «la productivité de l'exploitation n'augmente que légèrement», «la productivité du trafic recule», «l'évolution du taux net de couverture ne présage rien de bon», «l'élaboration du budget s'est déroulée dans des conditions difficiles vu les divergences considérables entre les vues initiales des CFF et les chiffres de la planification financière de la Confédération», et surtout cette phrase: «il est nécessaire de prendre des mesures draconiennes». Toutes ces déclarations et quelques autres «de même farine» figurent dans le message du Conseil fédéral.

Dès lors, on attend avec intérêt les conclusions de ce message et l'énoncé des indispensables mesures de redressement, non seulement proposées, mais décidées effectivement, si

possible par les CFF eux-mêmes et, à défaut, par le Conseil fédéral. Hélas, une fois de plus, rien de précis, rien de concret, on nous promet que nous allons voir ce que nous allons voir, car un groupe de réflexion a été mis en place par le département et, ô divine surprise, les CFF lui ont même livré les documents nécessaires à l'étude des prestations qu'ils pourront fournir à l'avenir et à quel prix! Ce sont des citations extraites du message. Combien de commissions d'experts, de groupes de réflexions, et autres conseillers de gestion miraculeux n'ont-ils pas été mandatés et n'ont-ils pas produit rapports et papiers au cours des dernières années, dans le secteur des CFF? Combien de propositions ne se sont-elles pas ensablées dans les méandres de l'administration et la dispersion des organes politiques de contrôle et de surveillance?

Aujourd'hui, à mes yeux, la situation et surtout les perspectives sont trop catastrophiques pour que je puisse me contenter de nouvelles promesses fondées sur les espoirs mis dans le nouveau groupe de réflexion. J'éprouve l'urgent besoin de manifester mon inquiétude autrement qu'en approuvant, comme ces dernières années, un budget et un plan financier en me satisfaisant de quelques considérations plus ou moins acerbes et désabusées. J'estime avoir la responsabilité politique d'interrompre ce dérapage de plus en plus incontrôlé, et c'est pourquoi je ne peux pas souscrire à ce budget. Je sais que notre conseil a toujours manifesté une sollicitude particulière à l'égard des CFF, mais je ne crois pas que ce soit leur rendre un vrai service que d'enregistrer des perspectives aussi graves en se bornant à quelques observations plus ou moins amères et plus ou moins désabusées.

**M. Delalay:** Le budget des CFF pour 1993 est véritablement préoccupant, on vient de le souligner, avec un déficit record de 234 millions. Et ce n'est effectivement qu'un début, puisque le plan à moyen terme qui nous a été remis en même temps que le budget de 1993 annonce une progression continue de ce déficit des CFF qui devrait atteindre 410 millions en 1998. La situation est donc grave, d'autant plus que, dans le budget 1993, a été introduite une pratique assez fâcheuse observée fréquemment dans les entreprises qui n'arrivent plus, par leur propre exploitation, à reconstituer leur substance par les amortissements. Ainsi, par exemple, en page 17 du budget des CFF, on peut lire: «Compte tenu du mauvais résultat à la suite du plafonnement de la prestation de la Confédération pour l'infrastructure, un taux moyen pondéré de 3,3 pour cent de la valeur d'établissement ou d'acquisition des immeubles, installations et véhicules a été fixé pour les amortissements. Ceux-ci sont ainsi inférieurs de 43 millions de francs au montant qui aurait été calculé par le passé.» C'est donc la preuve que la politique d'amortissement appliquée par les Chemins de fer fédéraux a fondamentalement changé, déjà dans la présentation du budget 1993.

Si une telle politique d'amortissement sur les installations ferroviaires et sur les véhicules devait devenir la règle, le renouvellement des investissements serait compromis à l'avenir d'une façon qui ne pourrait qu'être préjudiciable au développement de notre régie fédérale de transports publics. Ainsi, par exemple, pour rester dans ce domaine, les investissements à la charge des CFF en 1993 sont de 2,317 milliards de francs et les amortissements des immobilisations seulement de 672 millions au cours de la même année. Il est évident qu'à ce train-là – c'est le cas de le dire s'agissant de transports publics – et à terme la disparité entre le volume des investissements et des amortissements qui représentent la prise en charge annuelle de l'usure du matériel touchera à la substance même de l'entreprise des CFF.

Il est peut-être plus facile, je le sais, de mettre en évidence des excédents de dépenses et les déséquilibres, même s'ils sont structurels, que de proposer des véritables solutions. J'en suis tout à fait conscient.

Je voudrais cependant attirer l'attention du Conseil fédéral sur deux éléments de l'exploitation des CFF, qui donnent tout de même à réfléchir. Tout d'abord, le trafic régional. Nous savons que ce trafic coûte aux chemins de fer, car il arrive souvent qu'il ne couvre pas ses charges. Ainsi, les CFF ont entrepris, au cours de ces dernières années, une étude très fouillée sur le

rendement par ligne et même par train en ce qui concerne le trafic régional. On a des surprises lorsqu'on prend connaissance de ces résultats, en particulier dans le cas du Seetalbahn pour lequel des investissements de 600 millions de francs ont été envisagés par étapes et dont les recettes ne couvrent qu'une infime fraction des coûts variables. On peut donc se demander si une telle décision est justifiée. C'est en tout cas une mesure qui n'est pas de nature à améliorer le résultat des CFF.

S'agissant du trafic régional, si des erreurs d'investissements sont commises, il ne s'agit toutefois pas de le démanteler systématiquement et de supprimer la desserte des régions les moins bien couvertes de notre pays par le trafic public. Plutôt que de supprimer des lignes et de les remplacer systématiquement par des bus, je suis persuadé qu'une plus grande rationalisation est possible en maintenant le trafic régional au moins là où la couverture des frais n'est pas au-dessous d'un certain seuil. Cette rationalisation peut, entre autres, être atteinte par des navettes compactes et par des gares non desservies par du personnel, mais où l'arrêt des trains du trafic régional est maintenu.

Un autre exemple est le trafic des marchandises par «Huckepack». Le feroutage constitue l'option du Conseil fédéral en matière de politique de transit et de transport de marchandises à longue distance. Cette option trouve un large consensus dans le pays et je pense que la récente votation sur les transversales ferroviaires alpines le prouve. Toutefois, on doit bien admettre que la politique de «Huckepack» est décidée par le Conseil fédéral. Par contre, les coûts sont supportés par les chemins de fer et ces transports sont largement déficitaires.

Les conclusions de ces deux exemples s'imposent d'elles-mêmes. A mon avis, le trafic régional doit être maintenu, mais rationalisé. Il doit être maintenu pour des raisons de politique régionale et rationalisé parce qu'il est déficitaire dans bien des régions. Le feroutage est une volonté politique manifeste en vue d'alléger le trafic routier et de protéger l'environnement. En conséquence, il s'agit de revoir l'indemnisation du trafic régional et du feroutage, de telle façon que les CFF puissent continuer à exécuter le contrat d'entreprise qui lui est imposé. Le rapporteur et M. Coutau l'ont relevé, un groupe de réflexion a été mis sur pied pour trouver des solutions aux problèmes qui se posent aux CFF. Nous espérons beaucoup, peut-être trop, de ce groupe de réflexion et je souhaite que les quelques considérations que je viens d'émettre servent à déterminer une politique en matière d'indemnisation des secteurs des CFF qui sont aujourd'hui déficitaires.

Il ne faudrait pas que ce groupe de réflexion aboutisse à une augmentation forfaitaire de l'indemnisation des CFF, mais bien à une rétribution équitable et justifiée des tâches d'intérêt général que nous voulons continuer de confier à notre région. C'est dans cet esprit que j'accepte le budget des Chemins de fer fédéraux et que je vous engage à l'accepter également. Je vous invite tout de même à examiner les possibilités d'améliorer les résultats à l'avenir, non pas simplement par des mesures cosmétiques, mais par de vraies études de coûts et de prix de revient des divers services des CFF et de la manière la plus équitable de les indemniser par la Confédération.

**Cavelty:** Ich verstehe Herrn Coutau. Er macht sich zu Recht Sorgen über das Budget und über die Entwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen. Ich verstehe aber seinen Antrag nicht, denn so kurzfristig lässt sich die Situation nicht verbessern. Auch weiss er keine konkreten, kurzfristigen Ratschläge, um eine Verbesserung herbeizuführen. Sein Antrag hat demnach wohl mehr den Sinn einer Demonstration. In diesem Sinn möchte ich ihn nicht verurteilen.

Ich kann dem Antrag aber nicht zustimmen. Es braucht einen längeren Weg und vertiefte Studien, um aus der gegenwärtigen Misere herauszukommen. Ich glaube, es ist richtig, dass man – wie Herr Delalay – die Hoffnung auf die Gruppe de réflexion setzt. Diese Gruppe de réflexion wird sich mit den grundlegenden Problemen, die der heutigen Situation zugrunde liegen, intensiv befassen müssen. Es sind dies das Huckepackproblem – braucht es den Huckepackkorridor noch? –, die Probleme im Zusammenhang mit «Bahn 2000»: Wie kann

man den Bau der «Bahn 2000» einerseits beschleunigen, andererseits aber auch dort horrende Summen einsparen?

Es wird sich die Frage, die ich schon seit langem verfolge, konkret stellen: Braucht es wirklich all die Neubaustrecken, die man vorgesehen hat? Lässt sich nicht da und dort eine Neubaustrecke durch den Einsatz modernerer Transportmittel, sprich Pendolino, ersetzen, mit der gleichen Wirkung, ohne dass es so viel kostet? Ich denke insbesondere an die Strecke Freiburg–Lausanne–Genf.

Es wird sich auch die Frage des Regionalverkehrs stellen; Herr Delalay hat es erwähnt. Was die Nichtrentabilität der SBB bewirkt, ist vor allem der Regionalverkehr. Es braucht dort eine Entflechtung. Diese Entflechtung war einmal in der KVP vorgesehen, die dann – zwar nicht wegen der Entflechtung – insgesamt vom Volk nicht angenommen wurde.

Bezüglich des Regionalverkehrs möchte ich auf die KTU verweisen. Die Privatbahnen bewältigen den Regionalverkehr mindestens so gut und zu einem bedeutend günstigeren Preis. Da muss sich die Gruppe de réflexion etwas einfallen lassen. Wie könnte man bei den Schweizerischen Bundesbahnen etwas Ähnliches erreichen? Natürlich wird man dann nicht darum herumkommen, beim Regionalverkehr den Nachfrager stärker zu belasten, namentlich die profitierenden Kantone. Aber das wird die natürliche Folge sein, die sich nicht umgehen lässt. Wenn der Nachfrager stärker und direkt belastet wird, wird er vielleicht in seinen Wünschen und Ansprüchen etwas bescheidener.

Es wird schliesslich auch die Frage auf uns zukommen: Muss die Neat in einem Zug gebaut werden, oder lässt sich eine Etappierung erreichen? Ich spreche schon jetzt für eine Etappierung, vielleicht schon in der Planungsabfolge, damit auch dort wieder Kosten eingespart werden können.

Die Antworten auf diese Fragen, die von eminenter Bedeutung für die Zukunft der SBB sind, können nicht über das Knie gebrochen werden. Es ist richtig, dass der Bundesrat vorgesehen hat, die Gruppe de réflexion zu aktivieren, und man darf hoffen, dass sie rasch tätig sein wird.

Für das bevorstehende Budget aber nützt das alles nichts. Wir müssen die Bahnen fahren lassen und demzufolge das Budget genehmigen. Es nützt nichts, mit einer Demonstration etwas anderes erreichen zu wollen – es gibt keine andere Lösung.

In diesem Sinne bin ich für Eintreten, für Verabschiedung des Budgets, aber in der Hoffnung – da gehe ich mit Herrn Coutau einig –, dass die Zukunft bessere Zeiten bringen wird.

**Danioth:** Alle Jahre wieder kommt das SBB-Budget mit roten, ja immer röteren Zahlen. Die Tendenz, dass die Verkehrserträge der SBB nicht mehr mit dem Wachstum der Aufwendungen Schritt halten, hat sich im laufenden Jahr in dramatischer Weise fortgesetzt und wird sich noch verstärken. Der Kommissionssprecher hat hier bedeutende Kennzahlen genannt.

Eine der Hauptursachen der Verschlechterung dürfte das Zurückbleiben der Erträge infolge der Konjunkturschwäche sein, der andere Grund liegt im Aufwandaanstieg um 5,7 Prozent, der vorab durch viel höhere Zinslasten bedingt ist. War bisher die Zunahme der Personalaufwendungen hauptverantwortlicher Faktor für die Kostensteigerungen, so liegt sie nunmehr bei 1,7 Prozent, wobei darin erst noch – das muss man gerechterweise festhalten – betriebsfremde Ausgaben für die Neat-Projektierung enthalten sind. Dagegen werden die Zinsaufwendungen gegenüber dem Budget 1992 um fast 25 Prozent steigen; diese Relationen muss man gerechterweise auch sehen.

Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich sage, dass die SBB zum eigentlichen Sorgenkind Nummer eins der Nation geworden sind. Ein Sorgenkind macht Sorgen, aber man hat es trotzdem gern. Die SBB bekommen zwar von allen Seiten gute Ratschläge, aber wenig effiziente Hilfe in der Lösung ihrer Probleme. Der Leistungsauftrag 1987 ist gescheitert; über den neuen brüten die Weisen im stillen Kämmerlein, die Gruppe de réflexion, die bereits wiederholt erwähnt worden ist.

Derweil werden auf betrieblicher Ebene Teilscheide getroffen, welche nicht nur betriebliche, sondern eminent politische

Auswirkungen haben und damit die politischen Entscheidungen präjudizieren. Es ist fast symptomatisch für den ungewissen Kurs unserer Staatsbahnen, dass sie auch im Parlament – gestatten Sie den Ausdruck – etwas heimatlos geworden sind. Mindestens drei ständige Kommissionen befassen sich mit ihren Problemen. Die Finanzkommission und die Geschäftsprüfungskommission teilen sich gemäss kürzlich getroffener neuer Geschäftsregelung in die Aufgabe einer regelmässigen Prüfung von Budget und Rechnung. Demgegenüber kann die von der Sache her eigentlich zuständige Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen bestenfalls generelle Empfehlungen abgeben.

Die SBB können es machen, wie sie wollen: sie können es nie allen recht machen. Berücksichtigen sie die zahlreichen Wünsche aller Art, wird ihnen Mangel an unternehmerischem Denken vorgeworfen. Versuchen sie zu rationalisieren, was leider nicht ohne Einsparungen bewerkstelligt werden kann, folgt prompt der nicht minder laute Aufschrei, die SBB-Manager würden sich kaltblütig über regionale Bedürfnisse und soziale Anliegen des Personals hinwegsetzen. Es ist wahrlich nicht leicht, hier den goldenen Mittelweg zu finden und zu beschreiben bzw. zu befahren, wenn es ihn überhaupt gibt.

Persönlich bin ich überzeugt, dass sich mit modern gewordenen Schlagworten wie Privatisierung, Regionalisierung und Deregulierung das Problem einer angepassten Verkehrsversorgung unseres Landes nicht lösen lässt. Vor allem müsste nun bald eine grundlegende Aenderung auf der Ebene der politisch Verantwortlichen stattfinden, andernfalls wird sich das Klima – Herr Bundesrat, davon bin ich überzeugt – rasch verschlechtern.

Es ist nicht richtig, wenn der Bundesrat kurz vor der Budgetdebatte den SBB einen rigorosen, pauschalen Rationalisierungsbefehl erteilt, ohne jegliche unternehmerische und vor allem politische Vorgabe. Die SBB weisen bei ihren jüngsten und heftig kritisierten Massnahmen mit einem gewissen Recht auf diese klare Weisung hin – ich habe letzte Woche mit Verantwortlichen sprechen können – und demzufolge auf das Fehlen jeglicher wirtschafts- und regionalpolitischer Rahmenbedingungen.

In der heftigen Auseinandersetzung um die Aufhebung von Rangierstellen an verschiedenen Orten macht sich dieser Mangel deutlich bemerkbar. Die sonntägliche Demonstration in Erstfeld war nach meinem Dafürhalten ein Ventil, ein Ventil, wo sicher der Unmut abgelassen wurde; sie ist aber vor allem auch ein Zeichen der Verunsicherung beim Personal. Es ging auch – aber nicht allein – um die 65 Stellen im Rangierdienst, die schon 1993 im traditionellen Eisenbahnerdorf Erstfeld abgebaut werden sollen. Das wären, um die Grössenordnung herzustellen, im Raum Zürich immerhin 3000 Stellen, die aufgehoben würden. Die Plakate der Demonstranten machten die in der ganzen Schweiz bestehende Stimmung deutlich.

Was soll der Politiker in der Region auf den Vorwurf antworten, die Pläne der SBB, die Gotthardzüge künftig schon ab Basel mit zwei Lokomotiven zu führen, um den «Kuppler» in Erstfeld einzusparen, seien fragwürdig oder gar kontraproduktiv? Denn nach Angaben der Direktion Zugförderung und Werkstätten der Generaldirektion SBB – also nicht von irgend jemandem – wird, unter Berücksichtigung aller Personalstunden, die ganze Übung höchstens kostenneutral ausfallen!

Und was ist zu antworten, wenn ein im Dienst ergrauter Rangiermeister (ich habe ihn am Sonntag abend im «Regionaljournal» gehört) darauf hinweist, dass die Aufhebung einer derart grossen Zahl an Rangierstellen praktisch das Ende des Rangierplatzes Erstfeld bedeutet – und damit einer Tradition von 110 Jahren, seit der ersten Fahrt der Gotthardbahn? Wie soll man sich verhalten, wenn die Leute vorwurfsvoll festhalten, früher hätte man vor derart einschneidenden Massnahmen mit dem Personal geredet? Heute vernehme man dies aus einem trockenen Communiqué. Der Urner Bähnler, der sowohl mit seiner Heimat wie mit den SBB verbunden ist und sich nicht einfach wie eine Schachbrettfigur verpflanzen lässt, sieht sich vor existentielle Fragen gestellt.

Wenn die Leute eine derartige Verunsicherung und Umwälzung erleben, die zum Abbau an Arbeitsplätzen und unweigerlicher Abwanderung führt, und dies in der Vorphase zum

Neat-Bau, wie soll man dann von einem Tag auf den anderen auf neues und motiviertes Personal greifen können?

Diese und andere Fragen müssen vor allem uns Politiker beschäftigen. Diese mangelnde Führung unserer Staatsbahn im politischen Bereich darf nicht länger andauern. Hier stimme ich mit allen kritischen Votanten überein. Die politische Behörde – und damit unser Parlament – muss raschmöglichst ein zukunftsweisendes, aber auch regionalpolitisches Konzept erarbeiten, worin alle, die Leistungen verlangen, inbegriffen sind, wo nicht nur die Möglichkeit von Leistungen geprüft wird – hier stimme ich Herrn Kollege Cavely zu –, sondern auch diejenige des Lastenausgleichs.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen ebenfalls Eintreten und Zustimmung.

**Jagmetti:** Alle Redner, die sich heute morgen geäussert haben, haben ihre Bedenken und ihr Unbehagen angemeldet. Die Konsequenzen, die für den heutigen Entscheid zu ziehen sind, lauten freilich verschieden.

Meines Erachtens sind zwei Hauptgründe für dieses Unbehagen massgebend:

1. Wir beschliessen hochgemut Konzepte und grosse Projekte und erleben dann nachher bei der Finanzierung und beim Budget die Ernüchterung.

2. Wir beschliessen jährlich, stellen aber gleichzeitig fest, dass ein Grundsatzproblem vorliegt, welches wir mit dem Budget nicht lösen können. Das hat die Finanzkommission veranlasst, Ihnen ein Postulat vorzulegen, das wir in einer Woche begründen und beraten können. Die Finanzkommission möchte damit eine Debatte auslösen, zunächst innerhalb der Kommission die Frage erörtern – zweckmässigerweise sicher unter Bezug wenigstens des Präsidenten der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen – und anschliessend im Plenum ein Gespräch über die mittel- und langfristigen Ziele durchführen, die sowohl für die SBB als auch für die Konzessionierten Transportunternehmungen zu fixieren und nachher auch zu verwirklichen sind.

Das ist die Grundidee, über die vorläufig nicht beraten werden muss, die mich aber persönlich dazu veranlasst, dem Budget jetzt zuzustimmen, wenn auch mit Unbehagen, und die Grundsatzdebatte über die weiteren Schritte hinsichtlich sowohl des Regionalverkehrs wie der grossen Projekte wie der Sanierungsbemühungen an verschiedenen Orten dann anlässlich der Beratung eines Berichtes mit Blick auf die mittel- oder längerfristige Zukunft zu führen.

Ich bitte Sie also – wenn auch mit Unbehagen –, auf das Budget einzutreten und die Grundsatzdebatte im Laufe des nächsten Jahres im Hinblick auf die längerfristige Problemlage zu führen.

**Schiesser:** Im Grundsatz stimme ich mit Herrn Jagmetti überein. Es wäre wohl kaum eine Lösung, wenn wir dieses Budget zurückwiesen oder gar ablehnten. Das bringt nichts – obwohl der Ernst der Lage von verschiedenen Vorrednern mehrmals dargetan worden ist.

Wenn ich das Wort ergreife, so möchte ich nicht die Grundsatzfrage über die Zukunft der SBB aufgreifen. Ich möchte mich vielmehr gegen gewisse Stellen in der Botschaft verwahren bzw. gewisse Stellen nicht widersprochen lassen, und zwar deshalb, weil sonst der Eindruck entstehen könnte, man habe schliesslich dieser Botschaft und dem Budget zugestimmt und damit vorbehaltlos akzeptiert, was darin gesagt wird.

Worum geht es? Es geht insbesondere und in erster Linie um Fragen des Regionalverkehrs. In der Botschaft gibt es vier Stellen, die sich auf diesen regionalen Personenverkehr beziehen und zum Teil sehr deutliche Aussagen enthalten. Es wird von erheblichen Angebotskürzungen und von tiefgreifendem Leistungsabbau im regionalen Personenverkehr gesprochen. Der Bundesrat spricht an zwei Stellen davon, das entsprechende Regionalverkehrsangebot müsse auf die tatsächlichen Bedürfnisse zurückgeführt werden. Von einem tiefgreifenden Leistungsabbau im regionalen Personenverkehr darf indessen keine Rede sein, selbst wenn die finanzielle Situation sehr ernst ist.

Zum anderen: Welches sind diese tatsächlichen Bedürfnisse im Regionalverkehrsangebot? Herr Bundesrat, wir können uns wahrscheinlich sehr rasch darauf einigen, dass die Aussage des Bundesrates, der Regionalverkehr müsse auf die tatsächlichen Bedürfnisse zurückgeführt werden, richtig ist.

Der Streit wird aber dann entstehen, wenn wir uns darüber unterhalten, welches diese tatsächlichen Bedürfnisse sind. Es ist offensichtlich, dass die Auffassungen zwischen Bund, Kantonen und Regionen hier sehr weit auseinandergehen. Deshalb möchte ich den Bundesrat auffordern, entsprechende Einschränkungen im Regionalverkehr frühzeitig mit den kantonalen und kommunalen Stellen zu besprechen, in den entsprechenden Regionen die Informationstätigkeit frühzeitig zu beginnen und so zu informieren, dass die Bevölkerung weiss, was auf sie zukommt.

Vielleicht braucht es, wie Kollege Danioth sagte, eben ein regionalpolitisches Konzept, das nicht nur die Finanzierung, sondern auch regionalpolitische Aspekte berücksichtigt – regionalpolitische Aspekte, die beim Bund in anderer Beziehung ja auch im Vordergrund stehen, z. B. bei der Förderung der Randgebiete. Das müsste wahrscheinlich auch hier berücksichtigt werden: Es hilft wenig, wenn man in verschiedenen Bereichen – ich nenne zwei: SBB und PTT – abbaut, tiefgreifend abbaut, und umgekehrt mit anderen Mitteln des Bundes einen regionalen Ausgleich und eine Förderung der Randgebiete bezweckt. Man nimmt mit der einen Hand weg, was man mit der anderen Hand nicht ersetzen kann.

Deshalb scheint es mir, dass regionalpolitische Aspekte auch in den Diskussionen um die SBB mehr in den Vordergrund gerückt werden müssen. Wir dürfen nicht nur die finanzielle Seite berücksichtigen. Aus diesen Überlegungen müssen wir diesem Budget zustimmen; andernfalls würde es zusätzlich Einschränkungen geben, und es werden die Randgebiete sein, die den Preis dafür bezahlen müssen. Dafür bin ich nicht zu haben.

**Gempferli, Berichterstatter:** Man könnte zu unserer heutigen Diskussion sagen: Es haben alle recht. Wenn man das bedenkt, sieht man, wie schwierig im Grunde genommen die Probleme sind, in denen die SBB stecken. Einerseits sehen wir, dass sich die Lage tatsächlich finanziell in einer Art zuspitzt, dass irgendwie Gegenmassnahmen getroffen werden müssen.

Es ist nicht so sehr das Defizit 1993, das uns zu schaffen machen sollte, sondern insbesondere die Mittelfristplanung. Da sehen Sie, dass die Leistungen für die Infrastruktur-Erfolgsrechnung zwischen 1993 und 1998 von 1350 Millionen Franken auf 2058 Millionen Franken ansteigen und damit gleichzeitig der Fehlbetrag von 234 auf 410 Millionen Franken wächst. Das heisst, je mehr wir in die Infrastruktur investieren, um so höher wird am Schluss der Fehlbetrag. Das ist eine Tatsache, die beunruhigen muss. Ich begreife daher die entsprechenden kritischen Stimmen.

Es trifft auch zu, dass das Budget besser dargestellt wurde, wie Herr Delalay gesagt hat, indem die Abschreibungen eingeschränkt wurden und damit eine entsprechende Verbesserung eingetreten ist.

Sie sehen auf der anderen Seite, wie schwierig es wiederum ist, die entsprechenden Gegenmassnahmen zu finden. Angesprochen wurde der Regionalverkehr. Es ist so, dass der Regionalverkehr seine Kosten nicht deckt – dazu muss man offen stehen –, und zwar deckt er sie nur noch zu einem ganz kleinen Teil. Aber dem stehen wieder die regionalen Interessen gegenüber, die auch berücksichtigt werden wollen. Da ist man irgendwo zwischen Skylla und Charybdis.

Darum ist es ganz klar: Wir können über eine Rückweisung des Budgets nicht zu einer Sanierung der SBB gelangen. Die Kommission hat deswegen Eintreten und Zustimmung beschlossen, nicht weil sie Freude an der jetzigen Situation hätte, sondern weil sie sich klar ist, dass es grundlegendere, detailliertere Überlegungen braucht, um zu einer Sanierung zu kommen, als nur eine Rückweisung des Budgets.

Ich möchte auch daran erinnern, dass verschiedene Ausgaben derzeit präjudiziert sind. Aus den Tabellen am Schluss des Voranschlages ist ersichtlich, dass Beschaffungspro-

gramme laufen; diese können wir nicht mehr stoppen, sie sind bereits beschlossen. Da ist nichts mehr zu tun, da wird die ganze Sache nicht durch eine Rückweisung verbessert werden können.

Wir brauchen grundsätzliche Überlegungen. Wir müssen von der Bahn aus Alternativen haben. Dafür ist die Groupe de réflexion zuständig, die solche Alternativen erarbeiten soll. Es muss dann schliesslich Sache der Politik sein, sich unter solchen Alternativen zu entscheiden und zu einer Lösung zu stehen – entweder zu einer Lösung, die finanziell viel kostet, oder, auf der anderen Seite, zu einer Lösung, die schmerzlich ist, die Einschränkungen bringt. Aber wir müssen zuerst Alternativen haben, wir müssen Detailuntersuchungen haben. Dann sind die politischen Entscheide in Kenntnis der Sache zu fällen.

**Bundesrat Ogi:** Ich möchte zunächst Herrn Kommissionsprecher Gempferli für seine klaren Ausführungen danken und versuchen, sie noch zu ergänzen, aber nichts zu wiederholen. Es stimmt: Die SBB präsentieren 1993 dunkelrote Zahlen. Der Bundesrat hat das in der Botschaft schonungslos aufgezeigt; er hat Klartext geschrieben. Wenn ich Herrn Coutau zuhöre, muss ich ihm sagen, dass die SBB bereits in einem Weissbuch vom Oktober 1991 der Verkehrskommission – und nicht der Finanzkommission – die Situation, wie sie sich heute bei den SBB präsentiert, dargelegt haben. Das Parlament hat aber im Zuge seiner Reorganisation beschlossen, dass die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) das Budget und die Rechnung nicht mehr behandelt; die Finanzkommission besitzt aber vielleicht nicht die nötigen Informationen, um die Situation und die Lage der SBB richtig zu beurteilen.

Wenn ich die Ausführungen von Herrn Coutau höre und danach die Ausführungen des Präsidenten der KVF, Herrn Danioth, analysiere, muss ich Ihnen sagen, dass ich nicht klüger geworden bin. Dann müssen Sie uns bald einmal die Frage beantworten – es ist nämlich die entscheidende Frage –: Welchen öffentlichen Verkehr ist die Politik zu bezahlen bereit? Auf diese Frage habe ich heute keine Antwort bekommen.

Ich bin nicht bereit, auf Godot zu warten, sondern wir werden darauf warten, dass die Groupe de réflexion, die intensivstens an der Arbeit ist, den Handlungsspielraum absteckt und die Konsequenzen denkbarer politischer Entscheide aufzeigt. Dann müssen Sie die Verantwortung übernehmen, Sie die Verantwortung tragen und sagen, was Sie für die SBB und für den öffentlichen Verkehr zu bezahlen bereit sind.

Ich muss auch sagen, dass die SBB grosse Anstrengungen unternommen haben, die Kosten zu senken. Aber, Herr Gempferli hat es eigentlich klar und deutlich gesagt: Es ist wie bei einem Schiff – wenn man den Kurs ändert, geht es noch einige Kilometer geradeaus, bis die Drehung des Steuerrads Wirkung erzielt.

Bei Bundesbeiträgen von 2,174 Milliarden Franken rechnen die SBB für 1993 mit einem Fehlbetrag von 234 Millionen Franken. Der Betrag von 2,174 Milliarden Franken setzt sich folgendermassen zusammen – ich möchte das doch noch einmal ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Gempferli erwähnen –:

1. 725 Millionen Franken, damit im Regionalverkehr ein dem Leistungsauftrag 1987 – der noch gilt – entsprechendes Angebot erbracht werden kann. Hier möchte ich Herrn Danioth sagen: Was Sie gesagt haben, stimmt nicht; Sie sind falsch orientiert. Wir wollten vom Bundesrat aus an und für sich diesen Betrag auf 700 Millionen Franken kürzen. Wir haben ihn dann aber nach Rücksprache mit den SBB, in Anbetracht der Auswirkungen auf den Regionalverkehr und in Anbetracht der Tatsache, dass die Fahrpläne bereits gestaltet waren, auf 725 Millionen Franken belassen, also so, wie vorgesehen. Es ist hier eine Differenz. Es sind 725 Millionen Franken im Budget.

Ich werde dann ganz genau hören, was Sie bei der Budgetdebatte sagen werden, ob Sie diesen Betrag stehenlassen oder ob Sie ihn allenfalls kürzen werden.

Ich möchte Ihnen hier schon sagen: Es war vielleicht ein zu hohes Ziel, dass man in diesem Land einen Stundentakt einführen wollte. Von 9 Uhr bis 11.30 Uhr und von 14 Uhr bis 16 Uhr ist der Stundentakt nicht notwendig; schauen Sie einmal, wie viele Züge dann im Stundentakt in der Landschaft her-

umfahren und wie schlecht besetzt sie sind. Wir müssen das Recht haben, Herr Schiesser, jedes Regionalangebot auch auf seine entsprechende Wirkung, auf die Art und Weise, wie es von der Region benützt, aufgenommen wird, zu analysieren.

Ich komme dieses Jahr nicht mit den Analysen der einzelnen Linien, sonst wird es Ihnen schlecht! Ich möchte auf das weisen, was Herr Generaldirektor Weibel gesagt hat. Lesen Sie, was er in der Kommission gesagt hat, welche Probleme die SBB beispielsweise im regionalen Verkehr zu bewältigen haben.

2. Zu den 99 Millionen Franken im Rahmen dieser 2,174 Milliarden Franken. Man vergisst natürlich sehr grosszügig alle Aufträge, die Sie uns gegeben haben, damit die 40-Tonnen-Lastwagen die Schweiz auf der Schiene durchqueren. Dabei denken wir nicht zuletzt an die Tessiner, wir denken nicht zuletzt an die Urner; aber das vergisst man im Kanton Uri sehr gerne. Das kostet 99 Millionen Franken, und diese 99 Millionen Franken sind nicht nur die Subventionierung, sondern es sind natürlich auch die Zinskosten für die Uebergangslösung, die wir beschlossen haben.

Hier kann ich Ihnen eine erfreuliche Meldung machen. Gestern hat die EG-Kommission endgültig und abschliessend unserem Transitabkommen zugestimmt. Also wir haben mit diesem Geld auch erreicht, was Sie immer wieder verlangt haben. Ebenso hat Brüssel der Verwaltungsvereinbarung zugestimmt.

Das ist ein grosser Erfolg! Wir haben eine Verkehrspolitik durchgesetzt, die jetzt in Europa Boden findet, und ihr sollte hier in der Schweiz nicht der Boden entzogen werden. Es ist ausserordentlich wichtig, dass wir nicht nur fordern und sagen: Das darf nicht sein, dass diese 40-Tonnen-Lastwagen auf der Strasse durch die Schweiz fahren. Wir müssen eine Lösung finden. Diese Lösung heisst 99 Millionen Franken Subventionierung und Zinskosten: Das ist dann schon wieder zu hoch.

3. Dann kommen noch 1350 Millionen Franken dazu, mit denen der Bund gemäss Leistungsauftrag 1987 – er läuft Ende 1994 aus – den SBB die Infrastrukturkosten zu entschädigen hat. Im Budget sind 773 Millionen Franken Zinskosten. Sie müssen sich auch einmal überlegen, ob es richtig ist, dass die SBB diese Kosten übernehmen. Ist das richtig bei den Aufträgen, die Sie den SBB immer wieder zuteilen? Vielleicht machen Sie sich zu wenig Gedanken, wer dann die Zinsen trägt. Es sind die SBB, die beim Huckepackkorridor die Zinsen zu tragen haben; es sind die SBB, die auch bei den Infrastrukturkosten die Zinsen zu tragen haben. Im Budget 1993 sind es gesamthaft 773 Millionen Franken. Die Abschreibungen belaufen sich auf 307 Millionen Franken, und der Unterhalt beläuft sich auf 514 Millionen Franken.

Das sind immerhin Zahlen, die Sie auch nicht vergessen dürfen. Es ist ja eine Tradition, dass ich Ihnen im Rahmen des Budgets jeweils auch die Pro-Kopf-Belastung der SBB bekanntgebe, damit Sie gewisse Ueberlegungen und Vergleiche machen können, wenn Sie das nächste Paar Schuhe einkaufen. Schuhe sind ja in Genf bekanntlich bedeutend teurer als in Kandersteg.

1990 hat uns die Pro-Kopf-Belastung der SBB 247 Franken gekostet, 272 Franken 1991, 289 Franken 1992, und im nächsten Jahr werden es 316 Franken sein.

Denken Sie daran, wenn Sie die nächsten paar Schuhe kaufen, vielleicht in Genf, in Zürich, in Erstfeld oder in Kandersteg. Die Schuhe haben einen unterschiedlichen Preis. Auch da ist es wie bei meinem Glas Wasser hier. Nach Ansicht der einen ist es halbvoll, nach Ansicht der andern ist es halbleer. So beurteilt man auch die SBB.

Obwohl die Leistungen an die SBB erneut stark angewachsen sind, setzt die Einhaltung des Budgets 1993 grosse Anstrengungen der Bahn und das Ausbleiben eines grösseren Nachfragerückganges voraus. Besorgniserregend ist vor allem auch, dass die Aussichten gemäss Mittelfristplan – Herr Gemperli hat es gesagt – keine Verbesserungen erwarten lassen. In dieser unbefriedigenden Situation muss letztlich die Politik – im Wissen um die tatsächlichen Kosten – entscheiden, welches Angebot an öffentlichem Verkehr in Zu-

kunft noch erbracht werden soll und welches Angebot vielleicht auch anders erbracht werden kann. Ich komme noch darauf zurück.

Die Expertengruppe, die sogenannte Groupe de réflexion, wurde am 20. März 1992 von mir eingesetzt. Ich darf sagen, sie besteht aus den klügsten Köpfen in diesem Land: Wissenschaftler, Wirtschafts-, Verkehrs- und Finanzspezialisten, die hier etwas einbringen können. Diese Leute haben ein Jahr Zeit. Diese Groupe de réflexion wird mir im März 1993 ihren Bericht übergeben, und dann geht es um die Frage: Wie werden wir die Gewerkschaften, wie werden wir die Politiker, wie werden wir die direkt Interessierten mit dieser Problematik konfrontieren?

Da gibt es dann Anträge, die Kosten reduzieren helfen sollten, aber auch gewisse Auswirkungen zur Folge haben werden.

Ich möchte Sie jetzt schon darauf vorbereiten: Sie müssen selber wissen, wie tief Sie gehen oder wieviel Sie bezahlen wollen. Da wird dann die Stunde der Wahrheit schlagen. Da wird die Frage beantwortet werden müssen: Was dürfen uns die SBB, was darf uns der öffentliche Verkehr kosten?

Ich möchte heute schon an die Adresse von Herrn Schiesser sagen: Umfangreiche Rationalisierungen und ein unpopulärer Leistungsabbau – wenn ich Herrn Coutau höre – sind unvermeidlich. Wenn ich aber Herrn Daniöth höre, verstehe ich: «Es darf no es bitzeli meh choschte», damit wir Erstfeld – ich komme noch darauf zurück – so erhalten können, wie es heute funktioniert. Es wird also etwas auf Sie zukommen, und Sie werden die Frage zu beantworten haben.

Die Frage, die wir auch beantworten müssen, lautet: Könnten Dritte, beispielsweise Kantone, die entsprechenden Kosten und das entsprechende Angebot übernehmen? Sind die Kantone bereit, hier einzuspringen? Sind sie bereit, diese Dienstleistung zu einem günstigen Preis zu offerieren? Ist beispielsweise der Bund, sind Sie bereit, das den Kantonen abzugelten? Das ist eine Möglichkeit, die wir prüfen müssen, weil die Kantone und die Regionen ja näher bei den Bedürfnissen sind, die in einer Region, in einem Tal oder in einem Gebiet bestehen.

Ein allfälliger Abbau im Regionalverkehr wird immer, Herr Schiesser, mit den Regionen besprochen. Ich werde die SBB anweisen, dass sie das noch besser tun, dass sie diese Aufgabe frühzeitiger an die Hand nehmen.

Ich möchte aber auch festhalten, dass die Kantone recht gut im Bild sind. Man darf nicht einfach behaupten, die Kantone seien nicht im Bild. Die Kantone können bereits bei der Fahrplangestaltung Einfluss nehmen. Bereits da sehen sie, was auf sie zukommen könnte. Es ist deshalb nicht gerecht, wenn sie sagen, sie würden nicht rechtzeitig orientiert. Wenn man die Fahrplanentwürfe studiert, kann man ganz genau abschätzen, was auf einen zukommt. Man kann ja rückfragen. Wir beantworten alle Fragen, und die SBB tun dies auch. Ein Fahrplanentwurf wird nicht von heute auf morgen erstellt, das braucht ziemlich viel Zeit.

In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, zur Kenntnis zu nehmen, dass wir hier etwas tun müssen. Aber was können wir tun? Diese Frage müssen Sie beantworten.

Wenn ich sehe, wie in Erstfeld und in Biasca gegen einen unternehmerischen Entscheid der SBB demonstriert wird, stelle ich fest, dass man kein Verständnis dafür aufbringt, das Budget und die Rechnung etwas zu entlasten.

In bezug auf Erstfeld möchte ich immerhin festhalten, dass die SBB im ganzen Kanton gesamthaft 618 Leute beschäftigten, in Erstfeld allein 478. 1987 waren es 432. In dieser Periode wurden neu 46 Lokomotivführer – davon spricht man nicht – eingestellt, die in Erstfeld stationiert sind. Dem Abbau von 65 Stellen steht entgegen, dass die SBB für die Neat in ihrer Planung 20 neue Stellen vorsehen. Zudem werden von privater Seite über tausend Stellen im Kanton Uri geschaffen. Ich bitte Sie, nicht nur das eine, sondern das Ganze zu sehen und etwas abzuwägen. Wenn ich meine Buchhaltung, die ich von den SBB übernommen habe, analysiere, so sehe ich per saldo eine zusätzliche Stelle. 65 Stellen werden abgebaut, 46 kamen seit 1987 dazu, und 20 werden demnächst für die Neat geschaffen.

Noch ein Wort zu den Investitionen: Immerhin könnten durch

einen Rückzug weitere Folgekosten eingespart werden. In diesem Zusammenhang gilt es aber auch folgendes zu beachten: Mittels Verpflichtungskrediten haben wir bereits erhebliche Investitionen gebilligt: Huckepackkorridor, «Bahn 2000» und bald die Neat; Herr Cavely hat es gesagt. Deshalb bin ich – ohne dass der Bundesrat die Möglichkeit hatte, Ihr Postulat zu sehen – für Ihr Postulat und den Wunsch, die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen in diese Arbeit einzubeziehen, dankbar.

Ihre Forderungen in bezug auf die Lärmschutzverordnung sind auch nicht gering. Herr Loretan, Sie zwingen die SBB, im Bereich der Lärmschutzverordnung auf der Strecke Basel–Chiasso möglicherweise über 1 Milliarde Franken zu investieren, die nirgends budgetiert sind.

Dazu kommt eine bestimmte Betriebssicherheit. In meinem Departement hat Sicherheit eine ganz entscheidende Bedeutung. Es ist das wichtigste Wort, das es in meinem Departement zu beachten gilt. Eine bestimmte Betriebssicherheit ist zu gewährleisten, und bei der immer stärkeren Nutzung des Schienennetzes in diesem Bereich sind weitere Investitionen unumgänglich.

Zusätzlich bedürfen die Rationalisierungen in der Regel gewisser Investitionen. Letztlich müssen die SBB auch bestrebt sein, die bestehende Substanz soweit als möglich zu erhalten, was aber entsprechende Mittel erfordert. Sie merken, dass die SBB damit auch in Zukunft investieren müssen, allerdings nur noch im absolut erforderlichen Ausmass und dort, wo Leistung gefragt ist. Dort, wo keine Leistung gefragt ist, und dort, wo das Angebot nicht benützt wird, können die SBB in Zukunft nicht mehr in diesem Ausmass investieren.

Herr Delalay, wir können nicht den Regionalverkehr erhalten und gleichzeitig rationalisieren. Das ist eine Gratwanderung mit gewissen Kletterstellen vom Grad 8. Sagen Sie mir bitte, was das aus Ihrer Sicht heisst! Es heisst für mich: unbediente Stationen, keine Kondukteure. Das wollen Sie nicht. Das sind alles Sachen, die von den Parlamentariern immer wieder bekämpft oder verzögert werden.

Die Seetalbahn, Herr Delalay, war an und für sich ein typisches Projekt der Verkehrsstrennungsverordnung, die Sie gewünscht haben. Man hat gesagt: Das ist genau das, was wir mit diesen Geldern ausführen sollen. In diesem Zusammenhang muss ich Ihnen sagen, dass mich die zwei Toten pro Jahr und die vielen Verletzten auf dieser Strecke nicht unberührt lassen. Wir müssen hier etwas tun.

Was hat der Bundesrat beschlossen? Er hat beschlossen, unten (Luzerner Raum) und oben (im Raum Lenzburg) Verbesserungen vorzusehen. Was im mittleren Teil passiert, ist noch zu entscheiden. Allerdings haben die beiden Kantone Luzern und Aargau ihre Beschlüsse weitgehend gefasst. Auch der Bundesrat hat in den siebziger Jahren beschlossen, so dass wir hier nicht mehr zurück können, ohne ein Versprechen zu brechen.

In bezug auf den Regionalverkehr – an die Adresse von Herrn Cavely – möchte ich sagen, dass wir diese Modelle prüfen. Wir haben ein Modell bereits in Prüfung. Dieses wird dann beispielgebend dafür sein, ob wir das ausdehnen könnten. Ich teile Ihre Auffassung, dass die KTU ihre Dienstleistungen in einer hervorragenden Art und Weise erbringen; dieses Modell wird auch im Rahmen der Groupe de réflexion geprüft – im Sinne einer Uebergabe einiger Linien an die Regionen, allenfalls auch mit einer Entschädigung, die im gesamten gesehen vielleicht günstiger zu stehen kommt als die heutige totale Aufwendung.

Der Voranschlag 1993 und der Mittelfristplan 1994–1998 zeigen ganz klar auf, dass die SBB einer Neuausrichtung dringend bedürfen; aber sagen Sie dann, was Sie wollen und was Sie erwarten. Ausgehend von den Entscheidungsgrundlagen der Groupe de réflexion werden der Bundesrat und das Parlament über einen neuen Leistungsauftrag demnächst entscheiden können. Im Zentrum steht immer die Frage: Welchen öffentlichen Verkehr ist die Politik zu bezahlen bereit? Heute habe ich darauf keine Antwort bekommen.

*Eintreten ist obligatorisch*

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1–4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1–4**

*Proposition de la commission*

*Adhérer au projet du Conseil fédéral*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

27 Stimmen

Dagegen

4 Stimmen

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

92.3397

### **Postulat Bloetzer**

#### **Tarifiermässigung der rollenden Strassen**

#### **Réduction des tarifs de ferroutage**

*Wortlaut des Postulates vom 28. September 1992*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Tarife der rollenden Strassen durch die Alpentunnels zu überprüfen. Insbesondere ist die Finanzierung der entsprechenden Kosten über die Abgaben für die Benützung der Nationalstrassen (Autobahnvignette) vorzusehen. Als Sofortmassnahme sind die zusätzliche Verbilligung der Tarife und die Einführung weiterer Abonnementkategorien mit Pauschaltarifen für regelmässige Benutzer vorzunehmen.

*Texte du postulat du 28 septembre 1992*

Le Conseil fédéral est invité à revoir les tarifs de ferroutage applicables à la traversée des tunnels alpins et à prévoir notamment un financement de ces frais par l'intermédiaire de la taxe d'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). En guise de mesure d'urgence, il est prié de faire en sorte que ces tarifs soient réduits davantage et que de nouvelles catégories d'abonnements à tarifs forfaitaires soient créées pour les usagers réguliers.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Beerli, Bisig, Cavadini Jean, Cavely, Cottier, Coutau, Daniöth, Delalay, Flückiger, Frick, Huber, Küchler, Kündig, Loretan, Morniroli, Petitpierre, Rhyner, Roth, Salvioni, Schallberger, Schmid Carlo, Seiler Bernhard, Zimmerli (23)

**Bloetzer:** Am 27. September des laufenden Jahres hat das Schweizer Volk mit grossem Mehr dem Alpentransit-Beschluss zugestimmt. Der Kanton Wallis lag mit seinem Abstimmungsresultat von rund 80 Prozent Ja-Stimmen an zweiter Stelle der zustimmenden Kantone. Dieses Resultat ist bemerkenswert; es ist sicher darauf zurückzuführen, dass die neue Linie am Lötschberg nicht nur eine Verbesserung der Nord-Süd-Transitinfrastruktur sowie eine sinnvolle Ergänzung von «Bahn 2000» mit besseren Personenverkehrsbedingungen vom und zum Wallis ermöglicht, sondern insbesondere auch, weil sie einen Ersatz für die Rawilverbindung bringt.

In der Tat hält der Bundesrat in seiner Botschaft vom 23. Mai 1990 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale folgendes fest: «Der Lötschberg soll aber noch eine dritte Funktion erfüllen, und zwar diejenige einer Verbindung von zwei Nationalstrassen. Nachdem die Rawilverbindung N 6 aus dem Nationalstrassennetz gestrichen worden

## **SBB. Voranschlag 1993**

### **CFF. Budget 1993**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.076
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1099-1105
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 226

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.