

wirtschaft ja auch nahesteht, etwas ökonomischer gehandelt. Rentieren wird es ja ohnehin nicht.

Das ist ein Problem, mit dem wir uns seit längerer Zeit beschäftigen, aber wir haben noch keine Lösung gefunden – trotz den Beratungen der Kommission über Kartoffeln und der Kommission über die Obstverwertung. Ich nehme an, die Rechtsgrundlage wird etwa gleich sein wie bei der Unterstützung des Bauernverbandes. Dem bin ich nicht nachgegangen, aber ich werde auf jeden Fall noch überprüfen lassen, welches die Rechtsgrundlagen dafür sind.

In bezug auf die Frage des Kaufs von Brennapparaten, für die wir 1 Million Franken eingesetzt haben – im letzten Jahr sind es nur etwa 200 000 oder 300 000 Franken gewesen, die wir tatsächlich aufgewendet haben –, muss ich Ihnen sagen, dass das nicht auf die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg zurückgeht, sondern auf die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Man hat – eingedenk der Verpflichtung, dass man den Alkoholismus bekämpfen muss – versucht, die Zahl der Brennapparate sowie die Zahl der Brennbewilligungen für Private zu reduzieren. Daraus resultiert auch der Auftrag, die Brennapparate zurückzukaufen; man will es den Leuten erleichtern, sich von den Apparaten zu trennen.

Wenn Sie je Lust haben zu sehen, was es alles gibt – in Delsberg gibt es ein Museum der Alkoholverwaltung, wo besonders schöne Brennapparate und Kuriositäten ausgestellt sind und von Erfindergeist zeugen.

Aber es stellt sich natürlich die Frage, ob dieses Ziel heute noch die gleiche Bedeutung hat, ob man weiter Brennapparate zurückkaufen soll oder nicht.

Zur Frage der Forschungsgelder für die genmanipulierten Kartoffeln in Changins kann ich keine Auskunft geben; ich müsste selber abklären, ob die Alkoholverwaltung hier einen Beitrag leistet oder nicht. Ich denke allerdings nicht, dass hier Forschungsaufträge der Alkoholverwaltung erteilt wurden.

In bezug auf Romanshorn: Wir haben im Moment noch nicht im Sinn, das Alkohollager völlig zu schliessen, aber immerhin, eine gewisse Reduktion des Personalbestandes vorzunehmen. Dabei müssen wir allerdings überlegen, wieviel Geld wir noch für die Renovation aufwenden wollen; das ist dort eine entscheidende Frage. So, wie die Dinge heute stehen, werden wir dieses Lager im Prinzip noch nicht völlig aufheben, wobei das für die Zukunft nichts besagen will. Denn wenn wir nicht mehr soviel Alkohol verwerten müssen, haben wir vielleicht auch nicht mehr Bedarf an so vielen Lagerstätten.

Herr Oehler hat die Frage nach der Personalpolitik gestellt: Dass es Meinungsverschiedenheiten zwischen den Chefs des Finanzdepartementes und der Alkoholverwaltung in bezug auf die Einsparung von 10 Stellen gegeben hat, kann ich Ihnen bestätigen, Herr Oehler. Normalerweise ist die Verwaltung nicht von sich aus bereit, Stellen abzugeben, aber wir haben im Finanzdepartement dringendere Aufgaben zu verrichten. Ich glaube, dass in der Alkoholverwaltung ein Abbau möglich ist, ohne dass sehr viel an Substanz verlorengeht. Das wird besonders dann möglich sein, wenn uns das Parlament bei Sparübungen auch in dieser Hinsicht etwas unterstützt. Dann hätten wir vielleicht die Möglichkeit, einige Stellen zusätzlich abzubauen.

Die Auskunft über die Motivation – ich bin dieser Frage nachgegangen – ist von der Verwaltung, selbst vom Direktor, bestritten. Von mir aus gesehen, ist das keine Frage. Ich bin nicht dabeigewesen; aber tatsächlich ist es so, dass auf jeden Fall 10 Stellen abgebaut werden.

In bezug auf die künftige Tätigkeit: Die Alkoholverwaltung wird sicher nicht von sich aus Hanfanpflanzen und Drogen produzieren. Darauf können Sie sich verlassen! Aber ich finde es auch richtig, wenn nach den Diskussionen, die heute geführt werden, solche Ueberlegungen einbezogen werden. Schliesslich muss die Verwaltung auch an die Zukunft denken. Sie soll nicht überrascht werden, wenn plötzlich irgendwelche Begehren an sie herangetragen werden. Das heisst nicht, dass sie selbst tätig wird, aber immerhin: Sie macht sich gewisse Ueberlegungen. Damit hätte ich eigentlich alle Fragen und Probleme angeschnitten und eine Antwort gegeben.

Ich bitte Sie, dem Voranschlag der Alkoholverwaltung zuzustimmen.

**Bundesbeschluss über den Voranschlag der Alkoholverwaltung für das Geschäftsjahr 1993/94**  
**Arrêté fédéral approuvant le budget de la Régie des alcools pour l'exercice 1993/94**

*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 Entwurf des Bundesrates

**Titre et préambule, art. 1–3**

*Proposition de la commission*

*Adhérer au projet du Conseil fédéral*

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

101 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

93.027

**SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1992**

**CFF. Gestion et comptes 1992**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. April 1993  
 Message et projet d'arrêté du 21 avril 1993

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

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

**Leuenberger Ernst**, Berichterstatter: Namens der Finanzkommission nehme ich zu den Rechnungen 1992 der Schweizerischen Bundesbahnen Stellung.

Es mag nützlich sein, hier festzuhalten, was die folgende Debatte leisten und was sie schlicht und einfach nicht leisten kann. Es muss ohne Umschweife einmal mehr festgestellt werden, dass die verkehrspolitischen Grundsatzdebatten wohl in erster Linie durch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zu führen sind und dass dann die GPK einerseits und die Finanzkommission andererseits ihre Kontrollaufgaben wahrnehmen. Es wäre wohl wenig hilfreich, hier ohne vertiefte Vorbereitung durch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen als Fachorgan beispielsweise eine Debatte über die Nachbearbeitung von Volksentscheiden – ich denke an die «Bahn 2000», an die Neat – zu führen. Eine solche Debatte bedarf intensivster Vorbereitung. Die Finanzkommission wäre nicht in der Lage – es gehört auch nicht zu ihren Aufgaben –, diese Vorarbeiten zu leisten.

Im übrigen werden die wichtigen verkehrspolitischen Fragen sicher im Rahmen des nächsten Leistungsauftrages zu erörtern sein, und seit heute mittag wissen wir ja, dass in Bälde ein Leitbild vorgelegt wird, das dann durch die zuständigen parlamentarischen Organe vorberaten und durch das Plenum allenfalls nachberaten wird.

Unsere Aufgabe hier und jetzt ist es, die Rechenschaftsablage über das Geschäftsjahr 1992 zu diskutieren und darüber Beschluss zu fassen. Wir haben zu prüfen und zu diskutieren, ob der Mitteleinsatz im Jahre 1992 optimal war. Wir haben das Rechnungsergebnis mit dem Budget zu vergleichen. Wir ha-

ben Abweichungen nachzuspüren und diese möglichst zu erklären.

Wir können auch das Ergebnis mit den Vorjahresergebnissen vergleichen. Wir haben die Transportleistung der Bundesbahnen betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich zu würdigen. Den Arbeiten in der Finanzkommission haben die bundesrätliche Botschaft über SBB-Rechnungen und -Geschäftsbericht, der Geschäftsbericht der Bundesbahnen sowie Berichte der externen Kontrollstelle und der internen Revision zugrunde gelegen. Ich möchte mit allem Nachdruck festhalten, dass die beiden letztgenannten Dokumente der Finanzkommission erstmals vorgelegen haben. Und ich möchte es nicht unterlassen, der Leitung der Bundesbahnen für dieses Entgegenkommen und diesen Vertrauensbeweis zu danken. Ferner lagen mündliche Auskünfte der drei Generaldirektoren und des Finanzdirektors der SBB vor.

Es mag sinnvoll sein, uns einmal mehr in Erinnerung zu rufen, was denn eigentlich rechnermässig, finanzseitig, das Wesen des Leistungsauftrages ist: Der Bund erbringt nämlich Leistungen für die Infrastruktur, er erbringt Leistungen für die Abgeltung der im Regionalverkehr und Huckepackverkehr erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Diese Leistungen werden vorweg erbracht und nicht erst im nachhinein als Defizitdeckung.

Unter diesen Kriterien weist die Rechnung 1992 einen Fehlbetrag von 136 Millionen Franken aus. Dieser Betrag liegt 29 Millionen Franken höher als der budgetierte Fehlbetrag, und dies bei einem Gesamtaufwand der Bundesbahnen von 6,3 Milliarden Franken. Der Gesamtertrag liegt ein halbes Prozent unter dem Budget, ist aber immerhin über 5 Prozent grösser als im Vorjahr 1991, was primär auf Tarifanpassungen zurückzuführen ist. Der Gesamtaufwand hält sich im Rahmen des Budgets, ist aber immerhin um 7,2 Prozent höher als in der Rechnung 1991. Als wichtiger Kostensteigerungsfaktor gelten höhere Zinsen und in einem gewissen Masse auch ein höherer Personalaufwand. Zu bemerken ist zu diesem letzten Satz immerhin, dass der Personalaufwand 1,5 Prozent unterhalb des budgetierten Wertes geblieben ist. Wir wissen auch, was es bedeutet, wenn im Personalbereich die budgetierten Mittel nicht ausgegeben werden. Bei den SBB sind eben weniger Personen beschäftigt, und dies in einer Zeit allgemein wachsender Arbeitslosigkeit. Soviel zum finanziellen Ergebnis.

Das Leistungsresultat zeigt im Vergleich zur Rechnung 1991 leider einen Rückgang der Anzahl der beförderten Personen um rund 1 Prozent und einen Rückgang der beförderten Gütermenge um 6,5 Prozent. Dennoch besteht die Transportleistung im Personenverkehr – das muss auch wiederholt und hier festgestellt werden – für das Jahr 1992 in 270 Millionen beförderten Personen und 12 Milliarden Personenkilometern.

Im Bereich des Güterverkehrs besteht die Transportleistung in 47 Millionen Gütertonnen und 7,7 Milliarden Tonnenkilometern. Diese beiden Zahlen, die kleiner sind als die Vorjahreszahlen – das habe ich schon festgestellt – zeigen einerseits die Folge der Rezession, ich möchte sagen, der Krise; andererseits zeigen sie auch, dass Tarifanpassungen, insbesondere Preissteigerungen, in der aktuellen wirtschaftlichen Lage kaum und unter den geltenden verkehrswirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht möglich sind.

Die Finanzkommission hat sodann einige Detailfragen erörtert. Ich gebe Ihnen Kenntnis von vier Punkten:

1. Sie hat festgehalten, dass die Eidgenössische Versicherungskasse derzeit einige Probleme hat und dass es daher eher fragwürdig erscheint, das SBB-Personal möglichst schnell ebenfalls bei der EVK zu versichern, weil das die Probleme der EVK nur vergrössern könnte.

2. Die Finanzkommission hat ebenfalls festgestellt, dass vorhandene Personalüberhänge bei den Bundesbahnen sozialvertraglich abgebaut werden. Sie hat zur Kenntnis genommen, dass die SBB mit ihren Personalverbänden einen entsprechenden Sozialvertrag oder Contrat social abgeschlossen hat. – Ich frage mich allerdings, ob Jean-Jacques Rousseau seinen Sozialvertrag nicht noch ein klein wenig anders verstanden hat. Aber das nur als Zwischenbemerkung!

3. Die Kommission hat sodann festgestellt, dass der neutrale Ertrag in der Ertragsrechnung dank des Verkaufs und der Pri-

vatisierung des Kraftwerkes Amsteg etwas höher als sonst ist und dass dieser erhöhte neutrale Ertrag das gesamte Rechnungsergebnis leicht verbessert.

4. Schlussendlich hat die Finanzkommission weiter kritisch festgehalten, dass die Gewährleistung der Sicherheit für die Personen auf den Bahnhöfen Sache der Kantone und nicht der Bundesbahnen sei und hier die Kantone über kurz oder lang wohl ihre Aufgaben wahrnehmen müssen.

Ich danke namens der Finanzkommission den Verantwortlichen der Schweizerischen Bundesbahnen und allen ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die im Jahre 1992 erbrachten Leistungen.

Nach Prüfung der Rechnung, nach Einsicht in die Berichte der externen und internen Kontrollorgane beantragt Ihnen die Finanzkommission ohne Gegenstimme, dem Bundesbeschluss zuzustimmen und die Rechnung zu genehmigen.

**M. Theubet, rapporteur:** L'examen, par la Commission des finances, des comptes et du rapport de gestion des CFF pour 1992 a été placé sous le double signe du regret et de l'inquiétude: regret de constater que les objectifs fixés dans le budget n'ont été que partiellement atteints, et cela malgré des efforts incontestables; inquiétude face à l'évolution inéluctable des coûts de la régie, notamment ceux des investissements qui pèsent lourdement sur le compte de résultats d'infrastructure à la charge de la Confédération.

Mais il faut bien admettre aussi que 1992 a été marqué par un cumul de problèmes de nature conjoncturelle et structurelle et que la situation économique a influencé négativement le résultat de l'entreprise. Celle-ci a enregistré un déficit qui se monte à 136 millions de francs, soit 29 millions de francs de plus que budgétisé. Alors que les produits de transport sont restés en deçà des prévisions, les CFF ont réussi à maintenir les dépenses dans le cadre du budget. La charge globale de la Confédération correspond au montant prévu et s'élève à 1,991 milliard de francs. En raison de la mauvaise situation financière, on a renoncé au versement de la contribution des CFF pour l'infrastructure.

Comparativement à l'année précédente, les relèvements tarifaires effectués en 1992 ont fait progresser les produits de transport de 5,3 pour cent, malgré une baisse de la demande. Les prestations de transport ont diminué de 4,5 pour cent dans le trafic voyageurs et de 5,5 pour cent dans celui des marchandises. Les prévisions étaient trop optimistes, l'écart ayant été de moins 17 millions de francs pour le trafic voyageurs et de moins 110 millions de francs pour le trafic marchandises. Encore faut-il préciser, s'agissant de l'abonnement demi-tarif, que la deuxième moitié de l'indemnité a été supprimée, soit une perte de 22 millions de francs.

La situation du trafic marchandises est beaucoup plus difficile, en raison du recul de l'activité industrielle et de la crise du bâtiment. En comparaison, la diminution du même trafic s'est élevée à 7,7 pour cent pour les chemins de fers allemands, ceux de l'Allemagne de l'Ouest, précisons-le. Le taux de croissance des charges a pu être réduit et s'est établi à 7,2 pour cent contre 10,2 pour cent en 1991. Des économies de frais de personnel et de choses ont compensé la hausse des dépenses d'intérêts et les investissements non activés. Avec 1,971 milliard de francs, le volume des investissements est resté inférieur de 117 millions de francs au montant de l'année précédente, ce qui est notamment dû au retard de certains projets de construction et aux conditions plus favorables obtenues lors de l'adjudication des travaux. Les installations ferroviaires, le corridor de ferroutage et les projets commerciaux sont parmi les objets touchés par la sous-utilisation budgétaire. Les CFF ont pris certaines mesures pour contrer cette situation, mais cela demandera du temps.

Sur le plan du personnel, il convient de réduire les effectifs en tenant compte des aspects sociaux qu'une telle décision peut revêtir. En avril 1993, la régie occupait 888 personnes de moins qu'une année auparavant. De manière générale, elle entend agir en priorité sur les coûts de l'entreprise, sans trop réduire les prestations.

Tant la sous-commission 6 que la Commission des finances ont pu disposer de nombreux documents pour accomplir leur

tâche de surveillance et nous devons de relever le bon climat dans lequel ont eu lieu les échanges nécessaires à ce travail.

Parmi les principaux points discutés au sein de la commission, se trouve bien évidemment la question du personnel. Pour plusieurs d'entre nous, la réduction de l'effectif doit être envisagée en relation avec le taux croissant du chômage et la possibilité de partager le volume du travail. On ne saurait aborder de telles perspectives sans s'en référer au statut de fonctionnaire des membres du personnel des CFF. C'est pourquoi la direction générale a conclu un contrat social avec les partenaires sociaux aux termes duquel l'entreprise offre des emplois qualifiés et la sécurité de ceux-ci et demande, en contrepartie, une certaine flexibilité fonctionnelle et de localisation de la part de ses collaborateurs.

La commission a admis que la Confédération ne pouvait indéfiniment indemniser les CFF pour les mesures tarifaires telles que l'abonnement demi-tarif ou le rapprochement tarifaire, et que, d'autre part, les adaptations de tarifs avaient leurs limites, en regard des efforts déployés pour la promotion du rail.

Le moins que l'on puisse dire est qu'il existe un conflit d'objectifs sérieux entre la politique financière et la politique régionale concernant l'avenir des transports régionaux. Les prochaines décisions à ce sujet ainsi que la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer ne laissent pas d'inquiéter plusieurs membres de la commission. Pour eux, mais pour d'autres aussi, l'attention doit être principalement retenue par le concept «Rail 2000» et le projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes, «Alpentransit» en abrégé. Certaines déclarations ont fait craindre la réduction d'«Alpentransit» pour des raisons financières, et l'éventuelle suppression d'un des tunnels, notamment celui du Loetschberg. Nous avons reçu des assurances quant à la réalisation du projet tel qu'accepté en votation populaire.

Plusieurs questions ont été posées à propos de l'usine électrique d'Amsteg. Il s'agit d'une usine ancienne dont la rénovation coûtera plus de 300 millions de francs. A ces travaux s'ajoute le problème du renouvellement de la concession. Pour ce faire, une société a été créée, avec une participation de 10 pour cent du canton d'Uri. Le rendement s'élèvera à 4,85 pour cent de la valeur comptable des participations. La valeur vénale de celles-ci est difficile à estimer. Le produit total des participations figure sous les produits extraordinaires.

Un autre point évoqué au sein de la commission est celui de la sécurité sous toutes ses formes. La sécurité technique sur l'ensemble du réseau est toujours jugée importante, pour ne pas dire prioritaire, mais la sécurité dans les trains sans contrôleurs, et surtout dans les gares, celle de Zurich en particulier, semble devenir un souci permanent pour les responsables.

D'autre part, on s'interroge sur l'importance des coûts engendrés par la protection de l'environnement et l'application de l'ordonnance sur le bruit, dans la mesure où les difficultés financières de la Confédération exigent des économies supplémentaires de la part des CFF. Les incidences financières de ceux-ci sur les grands projets dépassent les limites du supportable. On parle d'au moins 700 millions de francs pour «Rail 2000» seulement.

Divers problèmes d'ordre comptable ont été soulevés: l'achat de locomotives, selon le système du leasing, la participation des CFF dans d'autres entreprises, l'établissement d'un bilan consolidé, l'amortissement du découvert, la réserve destinée à combler les déficits étant maintenant épuisée.

Afin d'améliorer la transparence, la commission suggère qu'à l'avenir le bilan des CFF figure également dans le message du Conseil fédéral concernant les comptes. Par ailleurs, la commission a pris connaissance du rapport d'activité de l'organe de révision interne des CFF pour l'année 1992 ainsi que des deux rapports du réviseur externe adressés au conseil d'administration des CFF. De plus, dans le rapport de la Délégation des finances des Chambres fédérales à notre commission, les chapitres intitulés «Haute surveillance parlementaire des finances des CFF» et «Inspection auprès de la direction finances et controlling des CFF» ont retenu notre meilleure attention.

La question de la participation accrue du Parlement dans les

décisions de principe relatives à la politique des investissements qui y est rappelée devrait être abordée en même temps que nous examinerons le rapport final sur l'avenir des CFF établi par le groupe de réflexion et rendu public aujourd'hui même.

En conclusion, nous reconnaissons la valeur et l'importance des prestations des CFF pour notre pays. Malgré cela, il sera nécessaire de freiner la croissance des dépenses de l'entreprise qui devra revoir son offre en s'inspirant davantage de critères économiques. Des mesures parfois douloureuses ont déjà été prises. Seule la situation financière difficile de la Confédération peut justifier une pression encore plus forte sur les CFF pour parvenir au but recherché. Nous remercions les responsables de la régie et les représentants de l'Office fédéral des transports qui ont grandement facilité notre tâche par leur disponibilité et leurs informations.

Enfin, la commission vous demande de prendre acte du rapport de gestion et vous recommande, par 19 voix sans opposition et avec 3 abstentions, d'approuver les comptes des CFF pour 1992.

**Brügger** Cyrill, Berichterstatter: In der Planungsetage der SBB beschäftigt man sich zurzeit nebst kleineren Alltagsdingen vorwiegend mit den drei bekannten Grossprojekten Huckepackkorridor, Neat und «Bahn 2000».

1. Was die Realisierung des Huckepackkorridors betrifft, haben wir mit Befriedigung festgestellt, dass Termine und Kosten bis jetzt eingehalten werden konnten. Der Abschluss des Geschäftsjahres 1992 bedeutet zugleich auch Halbzeit bei den Arbeiten am Huckepackkorridor. Auf Jahresbeginn 1994 sollen die neuen Bahnkapazitäten zur Verfügung stehen. Die Verpflichtungen gegenüber der EG, welche die Schweiz mit dem Transitvertrag vom 2. Mai 1992 eingegangen ist, können somit auch eingehalten werden. Danach hat sich die Schweiz bekanntlich verpflichtet, als Uebergangslösung bis zur Fertigstellung der Neat einen Huckepackdoppelkorridor Nord-Süd einzurichten. Mit der Einlösung dieser Vertragspflicht muss es im Gegenzug bindend möglich sein, die umweltpolitischen und verkehrsökonomischen Forderungen der Schweiz ohne Abstriche durchzusetzen. Die 28-Tonnen-Gewichtslimite und die zeitlichen Einschränkungen im Schwerverkehr auf der Strasse (mit dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot) müssen nun durchgesetzt werden.

2. Das zweite Grossprojekt, die Neat, befindet sich vorläufig in der Projektierungsphase. Bereits werden für die vollständige Realisierung dieses Projektes finanzielle Engpässe ausgemacht. Im Klartext heisst das, dass bei der Realisierung notgedrungen gewisse Prioritäten gesetzt werden müssen. Welches sind diese Prioritäten? Vielleicht können wir von Ihnen, Herr Bundespräsident, heute das Wesentliche erfahren.

3. Im Augenblick verursacht «Bahn 2000» am meisten Kopfzerbrechen. In der Tat explodieren die Kosten. Bei den ersten Kostenberechnungen im Jahre 1985 – diese dienten als Grundlage, um das Projekt dem Volk zu unterbreiten – wurden Kostenschätzungen vorgenommen. Die an und für sich erfreuliche Entwicklung der Bahn hatte man ebenfalls nicht vorausgesehen. 1991 wurde die Prognose für «Bahn 2000» schon um 20 Prozent übertroffen. Der Planungs-, Projektierungs- und Ausführungsaufwand wurde zu tief eingeschätzt. Die Auswirkungen des inzwischen in Kraft gesetzten Umweltschutzgesetzes waren nicht in diesem Umfang absehbar. Heute steht eines fest: Der vom Souverän bewilligte Kredit reicht bei weitem nicht aus, um das zu realisieren, was dem Volk bei der Empfehlung zur Annahme der Vorlage unterbreitet worden ist. Sie, Herr Bundespräsident, haben den Rahmen abgesteckt. Die SBB sollen die Realisierung eines Kernprojektes mit 8 Milliarden Franken – 5,4 Milliarden Franken 1985 plus aufgelaufene Teuerung – prüfen und aufzeigen, welche Projekte in einer zweiten Etappe bewilligt werden könnten. Das Dilemma ist einfach: Entweder man realisiert, was vom Volk in den Grundzügen angenommen worden ist, und muss schon jetzt mit einer unverantwortbaren Kostenüberschreitung rechnen, oder man richtet sich nach dem bewilligten Kredit und kann nur Teile von «Bahn 2000» realisieren. In beiden Fällen müsste im Grunde genommen das Volk wieder konsultiert werden. Je

nachdem, wie jetzt die Sache angegangen wird – z. B. eine Volksbefragung –, müsste das unweigerlich im nachhinein zu Schwierigkeiten führen.

Wer soll dann dafür geradestehen? Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die Geschäftsprüfungskommission oder die Finanzkommission? Die Kompetenzen scheinen zwar klar geregelt zu sein: Für Zukünftiges ist die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen zuständig und müsste deshalb für Fehlplanungen und Fehleinschätzungen die Mitverantwortung tragen. Aber vielleicht ist die Kompetenzregelung zu wenig klar.

Um in dieser Übung nicht nachträglich den Schwarzen Peter vom einen zum anderen schieben zu können, ist es dringend angezeigt, heute schon klar die mitverantwortliche Kommission zu bestimmen. In Zusammenarbeit mit den Büros beider Räte, der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, der Geschäftsprüfungskommission und der Finanzkommission müsste jene Kommission bestimmt werden, welche im Auftrag des Parlamentes die begleitende Hauptverantwortung zumindest für dieses Grossprojekt wahrnimmt.

Personalfragen haben uns sowohl an der Maisitzung als auch anlässlich eines Seminars in Horgen beschäftigt; in Horgen waren es hauptsächlich Probleme der Aus- und Weiterbildung, der Führung und Zusammenarbeit der Instrumente für eine quantitative und qualitative Personalpolitik und Personalplanung.

Inzwischen fordert die sogenannte Groupe de réflexion in ihrem Zwischenbericht einen schlankeren Betrieb. Das heisst im Klartext: auch Auswirkungen im Personalbereich. Heute beschäftigen die SBB rund 38 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In verschiedenen Teiletappen soll in den nächsten Jahren dieser Personalbestand sukzessive abgebaut werden, und zwar recht massiv. Man hört von einem Rhythmus, in dem 1000 Stellen jährlich wegrationalisiert werden sollen. Auf zwei Abgänge soll nur eine Person rekrutiert werden.

Die SBB werden aber nicht um zusätzliche Entlassungen herumkommen, wollen sie die geplante Marschrichtung einhalten.

Diese Politik ist vom unternehmerischen Standpunkt aus zu verstehen. Gesamtwirtschaftlich stellen sich aber in der heutigen Zeit der prekären Beschäftigungslage doch einige Fragen. Die massiven Personaleinsparungen müssen unweigerlich zur bereits gravierenden Arbeitslosigkeit beitragen. Der Grundsatz, Rationalisierungsmassnahmen im Personalbereich mit natürlichen Abgängen aufzufangen, dient höchstens dazu, ein schlechtes Gewissen zu beruhigen. Wenn man die Sache zu Ende denkt, erkennt man leicht, dass vor allem die Jugendlichen von einer solchen Politik betroffen sind. Jugendarbeitslosigkeit heisst auch Hoffnungslosigkeit junger Menschen. Und sie müssen wir mit allen Mitteln vermeiden. Wenn unserer Jugend Hoffnung und Zuversicht genommen werden, müssen wir mit dem Schlimmsten rechnen; so weit darf es einfach nicht kommen. Wir haben diese Problematik an der Sektionssitzung gemeinsam mit den Verantwortlichen erörtert, diese haben uns den unternehmerischen Standpunkt dargestellt. Als Modell wurde auch eine Verteilung der Arbeit auf mehrere Personen durch Schaffung von Teilzeitstellen diskutiert. Die SBB-Verantwortlichen vertreten teils zu Recht die Meinung, dass Arbeitslosigkeit nicht mit Unrentabilität bekämpft werden könne. Trotzdem müssen die Bundesverwaltung und die Bundesregiebetriebe mithelfen und nach Lösungen suchen, damit die Arbeitslosigkeit auch intern bekämpft werden kann. Bezüglich der Schaffung von Teilzeitstellen wurde uns mitgeteilt, dass solche Modelle mit dem Bundesrat und den PTT gemeinsam diskutiert würden. Grundsätzlich besteht die Bereitschaft, unter zwei Bedingungen auf diese Möglichkeiten einzutreten: erstens Kostenneutralität und zweitens keine Behinderung von Rationalisierungsmassnahmen.

Zur Tarifpolitik folgendes: Die Erträge konnten im Berichtsjahr um 4,6 Prozent erhöht werden. Das war nur infolge einer Tarifierhöhung möglich. Die Tarifierhöhungen hatten aber zur Folge, dass im Personenverkehr ein Rückgang um 4,5 Prozent zu verzeichnen war. Die Verteuerung des Halbtaxabonnements um 15 Franken, von 110 Franken auf 125 Franken, hatte ebenfalls einen Rückgang der Abonnenten zur Folge.

Geplant ist beim Halbtaxabonnement eine weitere Anhebung bis auf 150 Franken. Diese Tarifanpassungen können nicht x-beliebig weitergeführt werden, denn sie kommen einer Verhinderungspolitik gleich. Diese bewirkt nämlich, dass die Leute wieder auf den Strassenverkehr umsteigen. Das läuft den Anstrengungen der letzten Jahre zuwider und liegt quer zum Gesamtinteresse.

Die Verantwortlichen haben zugegeben, dass der Markt nun bald ausgereizt ist und dass die Tarife selbstverständlich nicht über ein gewisses Mass hinaus angehoben werden können. Zu hohe Tarife müssten unweigerlich zu einem Rückgang der Nachfrage und somit zu höheren Umsatzeinbussen führen. Der Bundesrat wird gebeten, dieser Entwicklung besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Bereich der Personensicherheit haben die Probleme gewaltig zugenommen. Sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen nehmen Uebergriffe auf Passanten und Reisende zu. Für das Gebiet der am stärksten von dieser Entwicklung betroffenen S-Bahn in Zürich mussten die SBB mit einer privaten Wach- und Kontrollfirma einen Vertrag abschliessen. Die Kosten betragen 2,8 Millionen Franken, wovon bloss 250 000 Franken vom Kanton zurückbezahlt werden. Die Sicherheit von Passanten im Bahnhofareal ist Aufgabe der Kantonspolizei; wenn die SBB nun gezwungen werden, in diesem Bereich Massnahmen zu ergreifen, muss der Kanton zu einem grösseren Anteil verpflichtet werden. Es wurde uns versichert, dass die Vertragsverhandlungen weitergeführt werden und dass im Hinblick auf eine stärkere Verpflichtung des Kantons die SBB-Rechnung in Zukunft wieder entlastet werden kann. Diese Gelegenheit muss von der GPK in Zusammenarbeit mit der Finanzkommission im Auge behalten werden, insbesondere wenn auf anderen Strecken und in anderen grösseren Bahnhöfen ähnliche Entwicklungen Einzug halten.

Im Namen der Geschäftsprüfungskommission danke ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die gut geleisteten Dienste im vergangenen Berichtsjahr. Die GPK empfiehlt Ihnen, vom Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992 in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

**Giezendanner:** Erinnern Sie sich an meine Voten anlässlich der SBB-Rechnung und des SBB-Budgets im vergangenen Jahr! Meine kritischen Worte oder Befürchtungen – Sie können das im Amtlichen Bulletin nachlesen – haben sich in dieser Rechnung leider mehr als nur bewahrheitet.

Ich sage es gleich eingangs: Mit den zum Teil fragwürdigen Entscheidungen beziehungsweise Geschäftsphilosophien der SBB und vor allem aber der Politiker werden wir in den kommenden Jahren kaum mehr bezahlbare Defizite der SBB berappen müssen. Wer ist für dieses Debakel verantwortlich? Die Verantwortung müsste eigentlich beim Verwaltungsrat liegen. Beim Studium der Botschaft habe ich mich deshalb mit der Zusammensetzung des Verwaltungsrates auseinandergesetzt. Kein einziges Mitglied dieses Verwaltungsrates kann als Experte in Sachen Verkehr bezeichnet werden. Sie finden vom Ingenieur agronom über Notare, Rechtsanwälte bis hin zum Landwirt oder Lehrer die verschiedensten Berufe. Wirklich fachkompetente Verwaltungsräte fehlen aber. Welche Grundlagen liefern ihnen wohl die Entscheidungshilfen?

Ein Mitglied des Verwaltungsrates sagte mir kürzlich sogar, dass man immer von der Generaldirektion der SBB vor den Kopf gestossen werde. Man kenne die Materie zu wenig. Das wird auch an der Verwaltungsratssitzung vom 23. Juni der Fall sein, wenn man über die Unternehmensstruktur der zukünftigen CDS Cargo Domizil AG entscheiden soll. Man spricht von Privatisierung des Cargo Domizil, obwohl das ganze eine katastrophale Makulaturübung ist. Nur zwei Zahlen sollen genannt sein, entnommen aus dem geheimen dritten Entwurf des CDS-Konzepts: Projektkosten 1993: 2,35 Millionen; Projektkosten 1994: 5,5 Millionen Franken.

Auch der professionell abgefasste, auf Hochglanzpapier gedruckte und wunderschön illustrierte SBB-Geschäftsbericht mag nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Wachstumsraten der achtziger Jahre sich in Schrumpfungsraten der neunziger Jahre wenden. Im Transitverkehr, dem wohl noch renta-

belsten Zweig der Bahn, nahm die Tonnage um 8,6 Prozent ab. Der zukunftssträchtige Huckepackverkehr stagniert. Noch 1991 waren es 51 Millionen Tonnen, 1992 noch 47 Millionen Tonnen, die durch unser Land gefahren wurden. In diesem Jahr werden es nochmals 10 Prozent weniger sein. Die Kapazität im Huckepackverkehr wird für die nächsten Jahre durch den Huckepackkorridor – er kostet die Bundeskasse etwa 1,5 Milliarden Franken – verdreifacht.

Schauen wir einmal nach Europa: Das Konzept der EG, dass in Zukunft jedes Land gewisse Komponenten herstellen werde und dass in der Folge die Fabrikation der Endprodukte zentral erfolgen müsse, war ein totgeborenes Kind; es bedeutet weniger Frachten. Ein Beispiel: Ein Chemiekonzern aus dem süddeutschen Raum bezog bis dato das PVC (Polyvinylchlorid flüssig) in Italien. Ab Juli 1993 wird das PVC in Halle bei Leipzig bezogen. Die prognostizierte Zunahme der Nord-Süd-Transporte findet ganz einfach nicht statt. Im Gegenteil, das Schergewicht wird heute auf den Ostblock gelegt. Damit wird eine grosse Zunahme der Ost-West-Transporte Tatsache werden. Davon profitieren weder die SBB noch die schweizerischen Strassentransportunternehmer; in Zukunft werden die Güterströme Richtung Ost-West fließen und nicht Richtung Nord-Süd.

Lassen Sie mich noch ein paar Worte zu einzelnen Sparten der Bahn sagen. Beginnen wir mit dem fraglichen Segment Stückgut oder Cargo Domizil. Was sich hier die SBB in den letzten Wochen erlauben, ist schlichtweg skandalös. Sie haben es gehört: Die SBB transportierten 1992 nur noch 710 000 Tonnen an Stückgut. Private Transportunternehmer – der Herr Bundespräsident kennt einige davon persönlich – transportierten bis zu 250 000 Tonnen pro Betrieb. Im Unterschied zur Bahn haben aber solche Betriebe noch bis zu 400 000 Franken an direkten Steuern abgeliefert, von den indirekten Steuern nicht zu sprechen.

Was müsste also die Bahn tun? Sie müsste nach den Gründen für das geringe Volumen forschen. Was aber taten die unternehmerisch denkenden Logistiker der SBB? Sie bezirzten ihre Kundschaft mit Sonderrabatten von 50 Prozent. Sie haben richtig gehört, mit Sonderrabatten von 50 Prozent auf dem Mehrvolumen. Ich schaue in den Saal, zum Beispiel zu Kollege Duri Bezzola. Er ist Bauunternehmer; Sie wissen das. Ich frage ihn, ob auch er im Bündnerland einem Architekten einen Rabatt gewährt, wenn er in einem Jahr zwei Häuser statt einem baut. Kriegt er auch 50 Prozent auf dem zweiten Haus? Nein, natürlich nicht, denn Herr Bezzola ist ein kühl rechnender Unternehmer, und er hat keinen indirekten Zugang zur Bundeskasse. Da liegt das Problem.

Die SBB haben mit dieser Dumpingaktion selbstredend jede Glaubwürdigkeit verloren. Aber dass die SBB zudem den privaten Transportunternehmern unermesslichen Schaden zufügen, daran hat niemand gedacht – oder etwa doch? Erinnern Sie sich: Vor einem Jahr sagte Herr Bundesrat Ogi, die Transporte und Frachten seien allgemein zu billig. Das stimmt natürlich, aber gerade seine Staatsbahn macht einen der grössten Angriffe auf die private Transportwirtschaft. Das Trauerspiel Cargo Domizil ist aber noch nicht zu Ende. Der Skandal geht weiter.

Sie haben es alle vernommen, der Stückgutbereich der Bahn soll neu konzipiert werden. Ich bin im Besitz – für gewisse Leute: leider – der Gründungsvorschläge und anderer Akten. Von Privatisierung kann keine Rede sein. Die angestrebte Aktienverteilung soll nämlich wie folgt aussehen: 60 Prozent an SBB und PTT, 30 Prozent an CSS und KTU und 10 Prozent an Private. Von der CSS sind heute schon 12 Prozent an die KTU abgezweigt worden. Das heisst im Klartext, dass in der neuen AG mindestens 63 Prozent wieder bei der öffentlichen Hand sind, und wir werden das indirekt wieder via Bundeskasse bezahlen. Was die SBB-Rechnung aber besonders verschlechtern wird, ist der Umstand, dass das Personal, das heute für Cargo Domizil arbeitet, bei den SBB verbleiben soll. Die SBB werden inskünftig dieses Personal – das ist noch geheim, ich weiss es – an die CSS bzw. an die CDS vermieten. Stellen Sie sich das vor! Im weiteren vermieten die SBB auch die Regionalzentren an die CSS bzw. an die CDS. Via Quersubventionen will man das Cargo Domizil, den Stückgutverkehr also,

künstlich am Leben erhalten und nach aussen sogar als rentabel präsentieren. Die Groupe de réflexion wird mit diesem Huserestück zur reinen Farce.

Am 23. Juni soll der Verwaltungsrat der SBB über die Statuten der CDS AG entscheiden. Schon am 25. Juni soll eine Pressekonferenz stattfinden. Das ist bereits entschieden. Man will die Sache im Schnellzugtempo erledigen, denn die Gefahr besteht, dass eine pragmatische Ueberprüfung dieses Konzepts – ich traue Herrn Bundespräsident Ogi jederzeit zu, dass er sich Stückgutprofis holt, wie einen Hanspeter Setz oder einen Bruno Planzer – dieses Konzept sofort kaltstellt. Man würde damit 50 bis 100 Millionen Franken sparen. Das klägliche Aufkommen von 700 000 Tonnen würde von Privatunternehmen problemlos geschluckt, und zudem wäre der Service noch besser. Hier hoffe ich wirklich auf den Bundesrat.

Noch ein Wort zum Huckepackverkehr. Das sollte eigentlich der Silberstreifen am Horizont des Bahnhimmels sein. Sollte, habe ich gesagt. Die meisten wissen, dass ich persönlich von dieser Verkehrsart betroffen bin. Es ist auch kein Geheimnis, dass ich seit sechs Jahren einen Terminal bauen möchte. Das ist heute nicht mehr möglich. Sachzwänge und gesetzliche Vorschriften zwingen mich, diesen Terminal im Ausland zu bauen. Sie sehen: Es ist gar nicht mehr möglich, mehr Güter auf die Bahn zu bringen. Die Rechnung der SBB wird sich aus solchen Gründen weiterhin dramatisch verschlechtern. Auch die «Bahn 2000» ist immer mehr in Frage gestellt, wegen uns Politikern, weil wir immer mehr Gesetze machen. Ein Terminal für den Güterverkehr ist doch für die Bahn das gleiche wie im Personenbereich das Perron, ohne Perron können Sie nicht in den Zug einsteigen, und ohne Terminal können Sie keinen Container verladen.

Ich werde der SBB-Rechnung nicht zustimmen. Ich hoffe, Sie werden es auch nicht tun. Der Verwaltungsrat verdient es nicht, dass man im Decharge erteilt. Er hat nicht gut gearbeitet. Er hat nicht gut verwaltet. Es wird nicht mehr lange dauern, und Herr Bundesrat Stich oder sein Nachfolger – wie auch immer – wird Ihnen das gleiche sagen: Wir können das nicht mehr bezahlen! Von Seetalbahn und Transkombi durch die Schweiz spreche ich schon gar nicht mehr. Aber ich bitte Sie alle dringend, werden Sie pragmatisch! So geht es nicht mehr weiter!

**M. Spielmann:** Nous débattons des comptes 1992 de l'Entreprise des CFF, mais il n'est pas possible de modifier ces comptes puisque tout a été dépensé. Le rôle de ce Parlement est par conséquent de tenter de faire une analyse de l'année écoulée, d'examiner la gestion de l'entreprise et de tirer quelques enseignements pour l'avenir. Il est certainement présent à l'esprit de chacun d'entre vous qu'on ne peut pas modifier la politique d'une entreprise de l'envergure des CFF simplement par quelques volontés rapidement proclamées, comme cela a été le cas tout à l'heure. Il s'agit en fait de tirer quelques enseignements dans la durée.

Si l'on regarde ces comptes de cette manière, force est de constater qu'ils ont connu une évolution considérable au cours de ces dernières années. C'est ainsi, par exemple, que l'on parle beaucoup de l'explosion des charges, mais si vous examinez attentivement les comptes de l'entreprise dans la durée, vous constatez que, entre les chiffres de 1975 et le compte 1992, les charges ont augmenté de 3,3 milliards de francs et les produits de 3,8 milliards de francs. Cela démontre que l'augmentation des produits a été beaucoup plus forte que l'augmentation des charges.

Si vous continuez cet examen, vous verrez que la couverture des charges globales de l'entreprise, qui était de moins de 80 pour cent en 1975, soit de 78,9 pour cent, se situe aujourd'hui à pratiquement 98 pour cent, alors qu'elle était de 100 pour cent l'année passée. Il y a donc là des réalités au regard desquelles on ne peut pas débattre sereinement de l'avenir des CFF sans tenir compte de l'effort qui a été accompli dans le sens d'une utilisation plus rationnelle des deniers publics.

Une autre tâche qui me semble être fondamentale aujourd'hui est d'examiner les comptes et la gestion 1992 en fonction de la situation économique actuelle de notre pays et pour le futur

immédiat. Je veux parler bien sûr des grands projets qui sont en cours de réalisation, si ce n'est d'examen. On ne peut pas oublier non plus qu'aujourd'hui l'Entreprise des CFF transporte plus de 700 000 personnes par jour, qu'elle transporte plus de 140 000 tonnes de marchandises par jour, et qu'il y a là aussi des conditions économiques générales très importantes pour notre société.

On ne peut donc pas parler, à cette tribune, des transports, sans tenir compte de ces réalités, ni dire non plus qu'au niveau des projets des propositions sont faites, à la lumière de ce qui s'est passé en 1992, en vue d'une relance éventuelle de l'économie. On a débattu dans ce Parlement de différents projets d'investissements. Il faut savoir qu'en 1992 les CFF ont investi quelque 200 millions de francs de moins qu'il n'était prévu au budget, ce qui n'est pas forcément une contribution à la relance.

D'autre part, dans les comptes 1992 par rapport à l'année précédente, ce sont 531 postes qui ont été supprimés, ce qui n'est pas sans poser de problèmes dans le contexte économique actuel. Il en est de même pour les projections faites dans le futur qui prévoient que, d'ici la fin du siècle, quelque 8000 emplois seront supprimés aux CFF. Cela pose immédiatement la question d'une relation entre l'important taux de chômage et le travail socialement utile à notre collectivité. Or, le rail et les transports font partie de ces travaux socialement utiles. Les comptes 1992 font aussi état de quelques expériences qui ont déjà été mises en place au niveau des restructurations, au niveau du débat avec le personnel et au niveau des modifications de l'exploitation. Celles-ci auront des incidences considérables sur l'avenir.

Il faut dire aussi que, dans le potentiel de transport de notre pays, la majorité des investissements publics ont été destinés ces dernières années à réduire le coût global du transport quant à ses effets négatifs sur l'environnement. C'est aussi une réalité dont ne tiennent compte ni le groupe de réflexion ni le «Livre blanc», à savoir le coût social du transport, ses conséquences sur l'environnement, ainsi que le potentiel qu'il représente pour le développement économique.

Ainsi, à la lumière des différentes propositions qui sont faites, il faut sans doute pousser la réflexion plus loin que ne le fait le «Livre blanc», notamment sur la nécessité, pour notre économie, de transports viables qui assurent aussi la sécurité et un travail socialement utile, sans oublier la nécessité des investissements qui sont aujourd'hui en voie d'être réalisés et pour lesquels l'entreprise a payé au cours de l'année passée de très importants taux d'intérêts qui ont plus que doublé, que ce soient les intérêts ou les amortissements.

On parle peu ici des conséquences générales de l'économie sur l'entreprise, c'est aussi une des réalités de la politique qui pèse sur un service public. Il y a là bien sûr des options qui devront être prises par le Parlement, mais il y a aussi une réalité que vous ne pouvez pas oublier: si vous faites aujourd'hui marche arrière, vous perdez aussi le fruit de tous les investissements ainsi que tout l'aspect positif du transfert sur le rail du transport des personnes et des marchandises qui, sans ces investissements, ne pourrait pas se réaliser demain. Donc une marche arrière et une remise en cause de toute cette politique auront des conséquences importantes, y compris financières, et ce n'est pas en poussant la rationalisation jusqu'à l'absurde, comme cela a été proposé tout à l'heure, que nous trouverons des solutions, car nous serons ainsi dans la même situation que celle de nombreux transporteurs de notre pays qui, pour la plupart, sont en faillite.

**Oehler:** Das alljährliche Ritual mit der Verabschiedung der Jahresrechnung der SBB ist mit dem heute veröffentlichten Bericht der Gruppe de réflexion gestört worden. Darin wird nun einmal von Aussenstehenden offen dargelegt, was in diesem Rat in den vergangenen Jahren immer wieder dargelegt, kritisiert und mit guten Vorschlägen bedacht worden ist, letztlich aber kaum – wenn überhaupt – zur Kenntnis genommen worden ist.

Nun macht Herr Giezendanner in diesem Zusammenhang den Verwaltungsrat der SBB hierfür verantwortlich, Ingenieure agronom und Landwirte, und er weist darauf hin, dass jene

Leute im Verwaltungsrat keine Ahnung vom effektiven Geschäft hätten, sondern bloss Theoretiker seien. Sie übersehen dabei beispielsweise die Tatsache, dass ein Mitglied des Verwaltungsrates der SBB – ich erwähne ihn mit Namen: Herr Kyburz – vermutlich mehr Lastwagen hat, als Sie in Ihrem Unternehmen haben, Herr Giezendanner. Infolgedessen muss ich davon ausgehen, dass Sie auch Herrn Kyburz beschuldigen, dass er weder von der Bahn noch von der Strasse eine Ahnung hat. Ich möchte Ihre Gedanken gleich weiterspinnen: Herr Giezendanner, Sie haben klar dargelegt, wie schlecht die SBB, der Verwaltungsrat, die Generaldirektion und damit auch Herr Bundespräsident Ogi den Betrieb führten und dass auf der anderen Seite das private Gewerbe nur gerade Vorteile habe. Sie haben es aber unterlassen, Herr Giezendanner, darzulegen, dass beispielsweise im privaten Autogewerbe, im Transportgewerbe, leider rund 4000 Chauffeure ohne Arbeit sind und dass diese im Unterschied zu den Bahnen ein Einkommen über die Arbeitslosenkasse haben. Bei den SBB müssen die Mitarbeiter leider auf andere Weise besoldet werden. Wenn ich, Herr Giezendanner, diese Zahl von 4000 leider arbeitslosen Chauffeuren mit einem durchschnittlichen Arbeitslosengeld multipliziere und dann auf ein Jahr umrechne, bin ich just bei jener Zahl von 136 Millionen Franken, auf welche ich später noch zu sprechen komme, nämlich bei 136 Millionen Franken, welche die SBB als Betriebsdefizit und als Fehlbetrag ausweisen.

Mit anderen Worten – und damit komme ich wieder zur Sache –: Die ganze Arbeit ist nicht so einfach, wie sie hier eben dargelegt wurde. Wo in der Wirtschaft nicht gearbeitet wird, muss nichts transportiert werden; und wo nicht gereist wird, müssen auch keine Personen befördert werden; und, Herr Bundespräsident Ogi wird es demnächst erfahren, wo nicht geflogen wird, werden auch keine Einnahmen gemacht. Vermutlich werden wir in den nächsten Tagen auch auf die Swissair zu sprechen kommen.

Auch unsere Fraktion hat in den vergangenen Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass wir mit den SBB-Problemen irgendwann auflaufen und einen Absturz erleben werden, wenn wir weder gewillt noch in der Lage sind, für Abhilfe zu sorgen. So hat unsere Fraktion im letzten Jahr beispielsweise darauf hingewiesen, dass eine Sanierung der Finanzen, eine Besinnung auf das Wesentliche und auf die effektiven Aufträge wie Aufgaben der SBB vordringlich sind. Im gleichen Zusammenhang haben wir von Privatisierungsvorschlägen gesprochen und auch einige gemacht. Wir erinnern an unseren Vorschlag über die Zukunft der SBB-Werkstätten, an die Privatisierung des Unterhaltes der SBB; wir erinnern daran, dass von seiten der Gewerkschaften gleich – und das ist noch heute so – darauf hingewiesen wurde, man wolle die Gewinne privatisieren und die Verluste sozialisieren. Das ist meines Erachtens ein zu billiges Argument, um über die Probleme hinwegzutäuschen.

Das Jahresergebnis der SBB sieht an sich – wenn ich an die 4000 arbeitslosen Chauffeure erinnere – mit einem Fehlbetrag von 136 Millionen Franken nicht unhaltbar aus, wenn wir – und das möchte ich gleich beifügen – die Leistungen der öffentlichen Hand übersehen und nicht mit einbeziehen. Zählen wir diese nämlich hinzu und berücksichtigen wir die Tatsache, dass auf diesem Gebiet kein Ende abzusehen ist, dann haben wir auch in diesem Jahr einmal mehr die Alarmglocke zu ziehen, was wir von der CVP hiermit in aller Form wieder einmal machen.

Unsere Fraktion hat sich in den vergangenen Jahren immer wieder für einen effizienten öffentlichen Verkehr ausgesprochen, aber auch für eine Aufgabenteilung und nicht für Lösungen, welche um jeden Preis durchzuziehen bzw. durchzuboxen sind. In diesem Sinne halten wir am Grundsatz fest, dass ein guter öffentlicher Verkehr die Grundversorgung zu gewährleisten hat. Dort aber, Herr Bundespräsident, wo eine Aufgabenteilung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr auf dem Gebiete der Warentransporte und der Personenbeförderung sinnvoll ist, treten wir nach wie vor vehement dafür ein. Ebenso treten wir für den Grundsatz ein, dass es sich die öffentliche Hand unter dem Titel der SBB nicht leisten kann, ein eigentliches Monopol im Warentransport anzustreben. Von

diesem Phantom ist man mittlerweile offenbar abgekommen. Viel Verständnis haben wir, wenn der Vorsteher des EVED darlegt, den SBB müsse unternehmerisches Denken und Handeln oberste Leitlinie sein, wollen sie aus dem Tunnel herausfahren können. Angesichts der hohen fixen Kosten liegt die Frage aber auf der Hand, wo die Zinsen und der Amortisationsdienst sowie das Erbringen von öffentlichen Leistungen und die ganze Personalpolitik der SBB-Leitung die Hände nicht nur binden, sondern sogar ketten. Gerade angesichts der unerfreulichen Jahresrechnung 1992 und der noch unerfreulicheren Perspektiven der SBB ist zu fordern, dass diese unternehmerische Leistung auch mit Flexibilität gepaart wird. Wir denken dabei namentlich auch an die Diskussionen um den und im Personalbereich, wo doch kurz nach der Veröffentlichung des jüngsten Berichtes von seiten der Personalverbände heute offen und versteckt harte Kritik wie auch Opposition angemeldet wurde.

Die Volksabstimmungen über «Bahn 2000» und Neat dürfen nicht über den Unmut im Volk darüber, dass der individuelle Verkehr mit allen Mitteln behindert, der öffentliche demgegenüber mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gefördert werden soll, hinwegtäuschen. Dass aufgrund der jüngsten Entwicklung der SBB-Rechnung, des Bundesfinanzhaushaltes und der wenig rosigen Wirtschaftsperspektiven sowohl Neat als auch «Bahn 2000» überdacht werden sollen, ist ein richtiges Unterfangen; gefährlich ist es aber dann, Herr Bundespräsident, wenn man dadurch die Regionen benachteiligen will.

Wir sind uns wohl bewusst, dass mit der Forderung nach dem Ausbau des regionalen Verkehrs einerseits und dem Abbau der Defizite andererseits keine «Fünfer-und-Weggli-Politik» betrieben werden kann. Auf der anderen Seite darf nicht übersehen werden, dass die Regionen in unserem Land während Jahrzehnten ihren Beitrag geleistet haben, damit die Agglomerationen einen vorzüglich ausgebauten öffentlichen Verkehr haben, während die abgelegenen Regionen nicht einmal den Minimalbestand aufweisen und man ihnen das Minimste vorenthält. Einerseits diese Regionen und ihre Bevölkerung zum Zahlen aufzufordern, andererseits aber die grossen Agglomerationen mit sehr guten Leistungen bei guter Laune halten zu wollen, ist eine Rechnung, Herr Bundespräsident, die nie aufgehen wird. Ich bin froh, dass Sie an der Pressekonferenz hierüber klar und unmissverständlich eine für die Kantone positive Stellungnahme abgegeben haben.

Heute bleibt uns wohl nichts anderes übrig, als der Rechnung der SBB für das vergangene Jahr zuzustimmen, daraus aber Lehren zu ziehen und danach zu handeln. Wir sind uns bewusst, dass trotz aller Kritik an den SBB nicht nur – wie es den Anschein hat – Schlechtes und Negatives geleistet worden ist. Im Gegenteil, wir sind der Ueberzeugung, dass die Verantwortlichen der SBB zusammen mit dem Bundesrat und, Herr Giezendanner, auch mit dem Verwaltungsrat aus der miesen Situation das Beste herausgeholt haben.

Wir alle wissen, dass die SBB ein wichtiger Faktor in der schweizerischen Volkswirtschaft sind. Wir denken dabei an sie sowohl als Arbeitgeber, als Erbringer von Dienstleistungen wie auch als Auftraggeber. Vieles deutet darauf hin, Herr Bundespräsident, dass gerade auf diesem Gebiet mit Blick auf die Auftragserteilung – Schienenverkehr, Fahrzeugverkehr, europaweit – im südlichen und im westlichen Nachbarland in den vergangenen Monaten mit gezinkten Karten gespielt worden ist. Ich möchte Sie daran erinnern, dass Italien und Frankreich für fast 20 Milliarden Franken Rollmaterial bestellt haben, um im Jahre 1993 und in den folgenden Jahren keine öffentlichen Ausschreibungen mehr machen zu müssen. Ich bin davon überzeugt, dass vor allem in Italien die meisten von jenen, welche diese Aufträge unterschrieben und der staatlichen Industrie erteilt haben, nicht nur für den Staat und die italienischen Staatsbahnen, sondern letztlich auch für sich selber ein Scherflein auf die Seite brachten.

Ich bitte Sie, Herr Bundespräsident, das im Zusammenhang mit der weiteren Auftragserteilung der SBB an die schweizerische Industrie zu berücksichtigen, dass nämlich mit gleich langen Spiesen in der gleichen Sache gearbeitet wird.

In diesem Sinne beantragt Ihnen unsere Fraktion, der Rechnung – mit dem Dank an die Verantwortlichen – zuzustimmen.

**Aregger:** Um es gleich vorwegzunehmen: Die freisinnig-demokratische Fraktion beantragt Ihnen, der Rechnung und dem Geschäftsbericht der SBB zuzustimmen.

Es ist uns dabei bewusst, dass wir heute nur zur Rechnung und zur Finanzlage zu sprechen haben. Wir wollen weder allzusehr in Verkehrspolitik machen, noch geht es uns darum, in die verantwortliche Führung der Unternehmung SBB einzugreifen. Andererseits würde aber der heute erschienene Schlussbericht der Groupe de réflexion gerade dazu verleiten, eine Verkehrsdebatte durchzuführen.

Wir sind uns alle einig, dass die Ertragslage der Bundesbahnen schlecht ist. Sie trägt dazu bei, dass auch die Lage der Bundesfinanzen schlecht ist. Wir teilen die Erkenntnis des Finanzministers, Bundesrat Stich, wonach wir uns in einem finanziellen Sturmtief befinden. Die Verschuldung des Bundes hat 1992 um über 10 Milliarden Franken auf mehr als 55 Milliarden Franken zugenommen. Leider gibt es immer noch Kreise, die diese verhängnisvolle Verschuldung, dieses Leben auf Kosten der nächsten Generation, bagatellisieren oder gar nicht in der ganzen verheerenden Tragweite zu erkennen vermögen.

Die SBB haben 1992 wohl «nur» ein Betriebsdefizit von 136 Millionen Franken herausgefahren. Dieser Betrag erscheint im Vergleich zur Bundesschuld klein. Wir müssen aber von der Gesamtbelastung des Bundeshaushaltes durch die SBB ausgehen, die sich 1992 um die 2-Milliarden-Franken-Grenze bewegt. Ich weiss, dass diese Betrachtungsweise umstritten ist. Ich verwende sie trotzdem, denn schliesslich ist das heute verwendete Rechnungsmodell auch nur eine Konstruktion der achtziger Jahre.

1986 belasteten die SBB den Bund nämlich mit total 980 Millionen Franken. Dann wurden mit dem neuen Leistungsauftrag die Infrastrukturkosten neu durch den Bund übernommen. Es folgten denn auch prompt vier Jahre mit positivem Abschluss der Betriebsrechnung – bis zum erneuten, immer tieferen Abrutschen in die roten Zahlen! Ohne dass etwas Entscheidendes geschieht oder ohne dass wieder eine neue Konstruktion gefunden wird, wird die Gesamtbelastung des Bundes durch die SBB vor dem Jahre 2000 die 3-Milliarden-Franken-Grenze pro Jahr erreichen.

Zur Rechnung 1992: Der Bundesrat nennt in seiner Botschaft drei wichtige Gründe für das negative Ergebnis der SBB:

1. Die Gesamtauslastung ging gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück.
2. Die Wirtschaftslage setzt klare Grenzen.
3. Die überaus schlechte Kostendeckung zahlreicher Linien ist bekannt.

Diese Gründe sind an sich plausibel. Es wäre nun aber interessant zu hören, welche Konsequenzen der Bundesrat oder die Unternehmung SBB aus diesen Feststellungen zu ziehen gedenken. Hier spiele ich Ihnen, Herr Bundespräsident, den Ball zu, uns etwas über diese Konsequenzen zu sagen, die Zeit drängt nämlich.

Nach der Beratung des Budgets 1993 erschien im Januar der Zwischenbericht der Groupe de réflexion. Heute ist der Schlussbericht erschienen, der einige brisante Thesen enthält. Heute behandeln wir auch die Rechnung 1992. In den kommenden Wochen wird verwaltungsintern schon das Budget 1994 vorbereitet, über das wir dann in der Wintersession diskutieren werden.

Wann erachten daher der Bundesrat und die SBB den richtigen Zeitpunkt für unaufschiebbare Entscheide als gekommen?

In der Botschaft steht: Das Leistungsangebot sei noch besser auf die tatsächlichen Bedürfnisse auszurichten. Weiter: Das Angebot sei noch verstärkt nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten festzulegen. Und: Das heutige Angebot sei durch den Bund allein nicht mehr finanzierbar.

Wer setzt aber diese Thesen um? Wir alle sehen, dass diese Thesen von uns politische Entscheide fordern. Ich erinnere deshalb an die Forderung unserer Fraktion, die wir schon anlässlich der Beratung des Budgets 1993 gestellt haben: Wir erwarten vom Bundesrat eine Vorlage, die eine strategische Gesamtschau enthält und die mögliche Wege aus dem Dilemma der Bahndefizite aufzeigt, für die sich das Parlament dann so oder anders entscheiden kann. Auf keinen Fall dürfen wir uns weiter auf dem bisherigen Weg treiben lassen.

Seit heute wissen wir allerdings, dass eine solche Vorlage kommen wird, dass die Räte ein Unternehmensleitbild SBB beraten werden. In diesem Zusammenhang komme ich noch auf ein Problem zu sprechen, das bisher wenig beachtet wurde: Das Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr liegt nach wie vor in der Grössenordnung von 15 Prozent zu 85 Prozent der gesamten Verkehrsleistungen. Das flächendeckende Angebot des öffentlichen Verkehrs hat uns während der letzten Jahre mehrere Milliarden Franken gekostet. Heute stellen wir fest, dass dieses finanzielle Opfer keine entscheidende Veränderung der Verkehrsanteile bewirkt hat. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs verharrt immer noch in der Grössenordnung von 15 Prozent. Ein grosser Teil der Mittel ist damit verloren, ohne dass ein Gegenwert geschaffen worden wäre.

Wir müssen einsehen, dass ein umfassendes Angebot an öffentlichem Verkehr allein noch kein geeignetes Mittel zum Umsteigen und zur Steuerung der Verkehrsanteile darstellt. Es braucht andere Steuerungsmechanismen (sicher auch beim Privatverkehr), die politisch ausdiskutiert werden müssen. Im Bereich der SBB müssen wir aber die Antworten bei der Nachfrage suchen. Wir anerkennen, dass die SBB auf Linien mit grosser Nachfrage besondere Tarifmassnahmen beschlossen haben. Diese Massnahmen sind zwar marktkonform, können jedoch für sich allein nicht genügen, denn sie haben ja auch eine prohibitive Wirkung. Also müssen die Anstrengungen dahin gehen, auf Linien und zu Tageszeiten mit grosser Nachfrage – und nur dort – die Transportkapazität zu erhöhen. Nur dort sind auch grosse Investitionen notwendig und verantwortbar.

Es ist unserer Fraktion ein wichtiges Anliegen, in unserem Lande ein leistungsfähiges, auf die Nachfrage abgestimmtes öffentliches Verkehrsnetz zu erhalten und dieses Netz an die attraktiven europäischen Schnellverbindungen anzuschliessen. Das wird uns aber nur gelingen, wenn wir uns auf das Wesentliche beschränken und die knapp gewordenen Gelder gezielt einsetzen.

Ich danke dem Bundesrat und den SBB für den heute erschienenen Schlussbericht über die Zukunft der SBB. Ich bitte Sie, Herr Bundespräsident Ogi, die Gelegenheit zu nutzen und uns zu informieren, wie der Zeitplan für die Umsetzung der darin enthaltenen Thesen aussieht.

**On. Cavadini Adriano:** Nel messaggio del Consiglio federale si dice che la Confederazione non può più finanziare le FFS, le quali non possono più finanziare da sole il traffico regionale e quindi si prospettano riduzione delle prestazioni o ricerche di finanziamento presso i Cantoni. Ora, non si possono risolvere questi problemi organizzativi e strutturali solo riducendo le prestazioni che colpirebbe parecchi Cantoni, tra cui il Ticino, o chiedendo ad altri enti pubblici di pagare, perché anche gli altri enti pubblici hanno problemi finanziari analoghi a quelli della Confederazione.

Nel messaggio si dice a pagina 14 che si impongono altre soluzioni, altre scelte, e nella discussione commissionale si è parlato di un costo al chilometro delle ferrovie di 15 franchi di sussidio contro 3 franchi per gli autobus.

Io ritengo che bisogna andare in questa direzione, bisogna cercare di trovare soluzioni più convenienti prima di ridurre le prestazioni e bisogna anche che la Confederazione cerchi di promuovere con le aziende concessionarie e con le FFS delle soluzioni più razionali, delle fusioni o concentrazioni per cercare di ridurre i costi senza ridurre le prestazioni soprattutto nel traffico regionale.

**Stalder:** Der vorliegende Geschäftsbericht und die Rechnungsablage der SBB können, ja dürfen nicht befriedigen. Trotzdem empfiehlt Ihnen die SD/Lega-Fraktion Eintreten und Annahme von Geschäftsbericht und Rechnung.

In Anbetracht der herrschenden Wirtschaftslage konnte nicht mit einem bedeutend besseren Rechnungsabschluss gerechnet werden. Trotzdem sind dazu einige Bemerkungen fällig: Die Vorgaben des Bundes über das Budget sind für die Betriebsführung der SBB besonders im aktuellen Wirtschaftsumfeld nicht optimal. Bei generell rückläufiger Wirtschaftskon-

junktur und gleichzeitig steigenden Zinsbelastungen ist ein positiv abschliessendes Betriebsergebnis wirklich ein Ding der Unmöglichkeit.

**Ertrag:** Wie bereits angetönt, sind die enormen Zinsbelastungen der SBB für uns der Hauptfaktor der unbefriedigenden Situation. Ueber 1,8 Millionen Franken Zinslast pro Tag sind auch für einen Staatsbetrieb in der Grösse der SBB entschieden zuviel. Zudem waren die Vorgaben des Budgets 1992 mit diesen erklecklichen Ertragszunahmen zu hoch gegriffen, jedoch kann eine Zunahme des Ertrages um 5,4 Prozent als ansprechendes Betriebsresultat bezeichnet werden.

**Aufwand:** Kritisch muss der Abschnitt Aufwand betrachtet werden. Hier lassen sich nicht alle Fakten durch die Generaldirektion steuern. Neben der Wirtschaftsentwicklung schlug die Teuerung in der Aufwandrechnung wacker zu; ein Grund mehr, diese ernsthaft zu bekämpfen. Trotz Reduktion des Personalbestandes um 531 Personen stieg die Lohnsumme gegenüber 1991 um volle 257 Millionen Franken; dies geht beinahe voll auf das Konto Teuerung.

Die Reduktionen des Personalbestandes machen mir als ehemaligem Eisenbahner des Betriebes sehr stark zu schaffen. Eine Stelle bei den Bundesbetrieben galt früher als sicherer Arbeitsplatz. Dies gehört nun der Vergangenheit an – leider, muss ich sagen. Man vergisst aber leicht, dass sehr viele Bedienstete ihrem Arbeitsplatz bei den Bundesbetrieben treu geblieben sind, obwohl die Privatwirtschaft jahrelang lukrativere Löhne angeboten hatte. Auch modernisierte Betriebsstrukturen ändern nichts daran, dass die Bundesbetriebe auf gutes, zuverlässiges Personal angewiesen sein werden. Auch wenn der Grundsatz der Bundesbetriebe, Personalreduktionen über Pensionierungen und nicht über Entlassungen vorzunehmen, sehr begrüssenswert ist, wird es trotzdem Härtefälle geben. Die schlimmsten Auswirkungen sind aber all die abgebauten Arbeitsplätze, welche unseren Jungen, die noch ins Erwerbsleben treten sollten, nicht mehr zur Verfügung stehen werden.

Teuerung und Zinsendienst führen also dazu, dass der Leistungsauftrag nicht erfüllt werden kann. Hier muss sich wirklich einiges ändern. Als vordringlichste Massnahme erscheint uns eine Zinsentlastung der SBB durch eine massive Erhöhung des Dotationskapitals um mindestens 12 Milliarden Franken. Weil Dotationskapital mit Aktienkapital mit angepassten Dividendenleistungen vergleichbar ist, erscheint uns dies die beste Lösung. Mit einer solchen Sanierungsmassnahme werden die SBB in die Lage versetzt, den Leistungsauftrag zu erfüllen. Bei den nächsten Budgetdebatten müssen ganz entscheidende Massnahmen diskutiert werden.

Auch wenn es noch nicht möglich sein wird, das Resultat der Arbeiten der Groupe de réflexion auszuwerten, sind Entschlüsse zur Verbesserung der finanziellen Lage der SBB dringend nötig. Es wird nötig sein, sich über die Frage zu unterhalten: Wieviel Eisenbahn wollen wir, wieviel Eisenbahn brauchen wir? Eines ist sicher: Die SBB dürfen nicht zu einem notwendigen Uebel verkommen. Dazu sind sie mir zu schade.

**On. Maspoli:** L'esposto del collega Stalder mi permette di poter puntualizzare alcuni aspetti della questione senza dovermi occupare delle parti generali.

L'anno scorso, on. presidente della Confederazione, Lei non era ancora presidente della Confederazione, io ero già in questa sala, e mi ero permesso di dire alcune cose che oggi potrei ripetere. Potrei riprendere l'intervento dello scorso anno, rimetterlo qui e rileggerlo dall'inizio alla fine.

L'anno scorso ho detto che le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) non possono pretendere di aumentare costantemente i prezzi e contemporaneamente di ridurre il numero e la qualità dei servizi, perché è un conto che non funziona. E' inutile anche fare tutta la pubblicità che le FFS fanno oggi quando i servizi non corrispondono a questa pubblicità. «Viaggio in treno, viaggio sereno» poteva valere anni fa; oggi, il viaggio in treno è sinonimo di viaggio lungo, viaggio scomodo, viaggio senza ogni comodità. Potrei citarLe numerosi esempi, mi permetto di citarne uno solo: è quello dei treni che transitano tra Locarno e Lugano.

Ebbene, Lei deve sapere, on. presidente della Confedera-

zione, che per viaggiare da Locarno a Lugano e ritorno si impiega il doppio di quanto si impiega coll'automobile. Per venire da Locarno a Berna con il treno, si impiegano 4 ore 40 minuti, mentre in automobile, anche senza superare i limiti di velocità, in 2 ore mezza, 2 ore tre quarti, si raggiunge la Capitale elvetica. Dunque è inutile, on. presidente della Confederazione, continuare a menare il torrone del treno attrattivo.

E vengo ad un altro punto interessante. Ridurre le spese sì, ma non ridurre le spese riducendo il personale viaggiante. Riduciamo le spese, riducendo l'amministrazione. Siamo proprio sicuri che ci vogliono tre direzioni per far funzionare i treni? Non basterebbe una direzione?

In conclusione Le vorrei dire un'altra cosa: sarebbe utile – anche questo l'ho già detto l'anno scorso – sanare l'azienda una volta per tutte e non pretendere che le FFS si trascinino i deficit che ammontano a miliardi anno dopo anno. Saniamola, questa azienda, una volta per tutte, poi riprendiamo da capo; riprendiamo con le FFS dal punto zero.

Und Herr Kollega Oehler, wenn Sie erlauben – Sie sind zwar nicht an Ihrem Platz, aber vielleicht hören Sie mich trotzdem –: Es stimmt zwar, dass es heutzutage 4000 Lastwagenchauffeure gibt, die keine Arbeit mehr haben, aber es ist ebenso wahr – wenn Sie den öffentlichen Verkehr, also die SBB, mit dem privaten Strassenverkehr vergleichen, müssen Sie das eingestehen –, dass sich der private Verkehr auf den Strassen selbst bezahlt, während die SBB jährlich 2 Milliarden Franken Bundesgelder bekommen, um ihre Infrastrukturen zu finanzieren.

E un'ultima considerazione, on. presidente della Confederazione: non si può dire oggi che il Canton Ticino si comporta in modo spregevole, perché il nostro Consiglio di Stato, per una volta – io non sono quasi mai d'accordo con il nostro Consiglio di Stato, sia ben chiaro – si preoccupa seriamente e si preoccupa a giusta ragione per dove passerà il tracciato della Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA) e fa delle proposte. Non si può parlare, on. presidente della Confederazione, di spregevolezza da parte di un Governo che si preoccupa per il bene del Paese. Il Canton Ticino è una realtà non solo quando vince la Coppa svizzera di calcio, è una realtà sempre, è una realtà di cui bisogna tenere conto e che bisogna prendere in considerazione anche quando si fanno i piani della NTFA.

**Meier Hans:** Tausende von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern ermöglichen mit ihrer guten Arbeit, dass die SBB tagaus, tagaus, zuverlässig und in der Regel pünktlich funktionieren. Dafür sei all den Frauen und Männern der SBB gedankt.

Im vergangenen Herbst hat das Schweizervolk zur Vorlage über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale ja gesagt. Wir Grünen als Urheber des Referendums hätten damals nicht gedacht, dass uns unsere finanz- und umweltpolitischen Bedenken, unsere dazumal unter dem Motto «Da sind wir uns einig, vereinigt den Gegner!» geäußerten Bedenken, so rasch einholen würden! Die Kosten explodieren, aber das Schweizervolk scheut sich, sich an die nun üblich werdende Differenz zwischen behördlicher Botschaft und harter Wirklichkeit zu gewöhnen. Bereits heute rechnet niemand mehr mit der hoch und heilig versprochenen Rentabilität der Investition in unbekannter Milliardenhöhe. Bereits mit der Verdoppelung und der Verdreifachung des Nord-Süd-Güterverkehrs rechnen nur noch Phantasten; rapid zunehmen hingegen wird der Ost-West-Verkehr. Gewiss, unser Finanzdepartement hatte schon immer Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Projektes. Aber vor der Abstimmung galt es, das Maul zu halten.

Wir Grünen meinen, die Grossbauvorhaben der Bahnen müssen überdacht werden, denn jede Grossinvestition bringt eine Verschlechterung der finanziellen Ergebnisse der Bahnrechnung. Wir dürfen beim Nord-Süd-Verkehr keine Ueberkapazitäten schaffen, die dann vom Staat wieder verbilligt werden müssen, um vom Markt geschluckt zu werden. Die Schweiz kann sich zwei Tunnels nicht leisten. Deshalb wird man nur einen Strang bauen, und zwar den Gotthard. Dafür soll dieser Strang umweltfreundlich gebaut werden, damit schliesslich auch die Urner und Schwyzer zustimmen können. Auf den Lötschberg, diese auf Schienen rollende Autobahn, diesen Rawil-Ersatz, können wir verzichten! Auch die Illusion von der

Rentabilität kann nur dann – teilweise wenigstens – Wirklichkeit werden, wenn der Alpentransitverkehr, wie es schon Ständerat Daniöth forderte, zwingend auf die Schiene gebracht wird. Noch hat das Schweizervolk mit der Alpen-Initiative eine Chance, den Gütertransitverkehr auf die Schiene zu zwingen und damit die Investition «Alpentransit» eventuell doch noch kostendeckend zu gestalten.

Der Geschäftsbericht 1992 spricht auch von der Zukunft der SBB. Wir Grünen sehen folgende Schwerpunkte:

1. Kostenwahrheit im Verkehr: Sie, Herr Bundespräsident, und auch wir Grünen sagen immer wieder, der Verkehr sei zu billig. Noch immer bezahlen die Lastwagen, Herr Giezendanner, nur einen Bruchteil der von ihnen verursachten Kosten! Wir alle wissen, dass ein grosser Teil der direkten Strassenkosten und alle externen Kosten wie Umwelt- und Gesundheitsschäden von der Allgemeinheit bezahlt werden. Schaffen wir doch endlich die Lenkungsabgaben, die unerwünschtes Verhalten – z. B. auch den Strassen transit – derart verteuern, dass marktwirtschaftliche Anreize geschaffen werden, auf die umweltfreundliche Bahn umzusteigen! Die Urner werden Ihnen danken, Herr Bundespräsident!

2. Der Regionalverkehr soll erhalten werden: Entgegen den Versprechungen im Neat-Abstimmungskampf droht in den nächsten Jahren ein eigentlicher Kahlschlag im Regionalverkehr. Wir Grüne sind nicht in jedem Fall gegen die Einstellung von unrentablen Bahnlinien. Eine Umstellung auf den Verkehr mit Bussen, die in die Dörfer hineinfahren, kann durchaus sinnvoll sein. Aber das Zitat in der heutigen «NZZ» sagt es: «Der geistige Aufwand für die Umstellung auf Busbetrieb ist eben wesentlich geringer als jener für die wirtschaftlichere Führung einer Regionalbahnlinie....» Wir Grünen sind strikte dagegen, dass wegen der Grossprojekte und des Städteverkehrs 17 Prozent des SBB-Netzes geopfert werden sollen.

Diese Kostenverlagerung vom Bund auf die Gemeinden und Kantone ist im Grunde volkswirtschaftlich gesehen ein Nullsummenspiel. Gewiss, auch wir sind der Ansicht, dass regionale Trägerschaften angemessen am Defizit des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen sind. Allerdings muss hier die Solidarität mit finanziell schwächeren Regionen spielen.

Entscheidend aber ist: Der Regionalverkehr darf wegen finanziellen Erwägungen nicht eingeschränkt werden, denn sobald die Kostenwahrheit einmal spielt, wird sich das zugunsten des öffentlichen Verkehrs auswirken, und dann gilt es, bereit zu sein.

3. Zur Personalpolitik: Noch vor kurzem suchten die SBB krampfhaft nach Personal. Jetzt, in der Rezession, wird das Steuer herumgeworfen, und alles Untüchtige soll ausgemerzt werden. Wir Grünen meinen, unterbeschäftigtes Personal solle nicht einfach entlassen werden, sondern es sei jetzt an der Zeit, die Arbeit auf mehr Hände zu verteilen. Die SBB müssen jetzt die Arbeitszeitverkürzung auf 40 Stunden pro Woche einführen. Für die höheren Lohnklassen soll dies eine entsprechende Lohnkürzung bedeuten. Auch sind wir der Meinung, dass die SBB weiterhin einen gewissen Prozentsatz schwächere, weniger intelligente Menschen und auch Behinderte beschäftigen sollen. Auch in dieser Frage soll ein Staatsbetrieb Vorbild sein.

Wir alle müssen uns die Frage stellen, was uns gut funktionierende SBB eigentlich wert sind. Wir Grünen sind der Meinung, dass die SBB 2 Milliarden Franken im Jahr wert seien. Damit wenden wir uns nicht gegen ökonomisches Wirtschaften der Bahn, aber wir wenden uns gegen einen Leistungsabbau auf allen finanziell nicht rentablen Strecken. Denn wir sind überzeugt: Der Bahnverkehr bringt gewaltige gesamtwirtschaftliche und ökologische Vorteile, die eine weitere finanzielle Beteiligung der Öffentlichkeit rechtfertigen.

Die grüne Fraktion stimmt dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der SBB für das Jahr 1992 zu.

**Weder Hansjürg:** Wir reden über die Rechnung vom letzten Jahr, das heisst, wir zählen die Wolken, die vorbeigezogen sind. Die SBB-Rechnung weist einen Fehlbetrag von 136 Millionen Franken aus, im Budget waren 107 Millionen Franken geplant. In Tat und Wahrheit ist aber das Defizit noch etwas grösser. Denn wenn wir das Kraftwerk Amsteg nicht verkauft hätten, so

fehlten in der Kasse weitere 85 Millionen Franken. Auch ein Geschäft in Basel, das den SBB 26 Millionen Franken einbrachte, hat den Rechnungsabschluss verbessert, man kann aber auch sagen: verfälscht.

Natürlich ist die schlechte Finanzlage der SBB auf viele Ursachen zurückzuführen, aber letztes Jahr hat sich zweifellos die schlechte Konjunktur ausgewirkt. Der Güterverkehr ging stark zurück, der Personenverkehr war ebenfalls rückläufig, und die Tarifanpassungen vom Mai 1992 konnten das Defizit nicht verhindern.

Die SBB hatten aber auch unter der Inflation zu leiden. Allein der Teuerungsausgleich betrug 257 Millionen Franken. An der Teuerung kann man die SBB nicht «aufhängen». Auch der Regionalverkehr war grösstenteils defizitär: Nur 8 der 30 Linien deckten ihre Kosten, 22 Regionalverkehrslinien bringen nicht einmal die Hälfte der Kosten ein. Die SBB haben die Absicht – das haben wir gerne zur Kenntnis genommen –, diese Situation zu verbessern, ohne das Angebot abzubauen.

Interessant wäre es wohl auch, vermehrt über den Arbeitsplatz Bahnhofareal informiert zu werden. Die SBB verpachten viele ihrer Bahnhofareale an Private, selbstverständlich gegen eine Nutzungsgebühr. Wir möchten den SBB und Ihnen, Herr Bundespräsident, empfehlen, man möge doch Pachtverträge von möglichst kurzer Dauer abschliessen, damit die Bodenpreisentwicklung jeweils nach einer gewissen Zeit wieder berücksichtigt werden kann. Es ist nicht einzusehen, dass solche Anpassungen wegen veralteter Pachtverträge nicht stattfinden können. Wir ahnen, dass hier ein grosses Potential «anzupacken» wäre. Ich wäre sehr froh, wenn die SBB und Sie, Herr Bundespräsident, das einmal unter die Lupe nehmen würden.

Es pfeifen aber auch die Spatzen von den Dächern, dass die SBB bei den heutigen Rahmenbedingungen nicht wettbewerbsfähig sein können. Daher müssen die Weichen neu gestellt werden. Die Groupe de réflexion ist der Auffassung – die wir teilen –, dass im Verkehr mehr marktwirtschaftliche Bedingungen herrschen sollten. Die SBB sollten Aufgaben, die von privater Seite besser erfüllt werden können, auslagern und sich auf Aufgaben beschränken, in denen sie jetzt schon stark sind, und sie sollten auch der Privatwirtschaft nicht allzusehr «im Garten herumtrampen».

Noch ein Wort zur Rechnung 1992 respektive zu den Zinsen; Herr Stalder hat das schon ausgeführt. Die Zinsen sind um rund 100 Millionen Franken höher, als im Budget festgeschrieben wurde. Die Totalzinsen, die die SBB heute abliefern müssen, betragen 656 Millionen Franken jährlich. An eine Rückzahlung der Schuld ist selbstverständlich nicht zu denken; aber das Ziel müsste es doch sein, irgendwo einen Schnitt zu machen, damit sich die SBB wieder von dieser Last befreien können. Umwandlung in Dotationskapital heisst natürlich auch wieder verzinsen, aber hier wäre es wichtig, dass tiefe Zinssätze zur Anwendung kämen. Wie ich weiss, verlangt der Bund Zinse zu Sätzen, die dem Markt entsprechen. Mit anderen Worten: Die SBB sind gezwungen, Höchstzinssätze zu bezahlen, sie betragen jetzt gerade 6,5 bis 6,7 Prozent.

Noch ein Wort dazu: An eine Rückzahlung dieser Schuld – es geht um eine Schuld von 14,8 Milliarden Franken, wie in der Botschaft zu lesen ist – ist überhaupt nicht zu denken. Nun wären wir eigentlich gezwungen, die Zinseszinsrechnung anzuwenden: Bei 15 Milliarden Franken zu 6 Prozent Zins verdoppelt sich die Schuld nach 12 Jahren. Mit anderen Worten: Die 15 Milliarden Franken werden in 12 Jahren zu 30 Milliarden Franken, und nach weiteren 12 Jahren sind es 60 Milliarden Franken. Ich sage das mit aller Deutlichkeit; eigentlich ist das dramatisch. Darum müssen wir, wenn wir die SBB überhaupt sanieren wollen, auf der Schuldenseite anfangen.

Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Rechnung zu; es bleibt uns gar nichts anderes übrig. Und weil das so üblich ist, bedanken auch wir uns beim Personal und bei der Direktion der SBB.

**Frey Walter:** Im Namen der SVP-Fraktion nehme ich zum Geschäftsbericht und zur Rechnung der SBB für das Jahr 1992 Stellung. Gleichzeitig werde ich Ihnen unsere Meinung zur Motion der Finanzkommission betreffend die Seetalbahn sowie zur von der Minderheit der Finanzkommission angestrebten Motion kundtun.

Die bekannten strukturellen und betrieblichen Schwierigkeiten der SBB traten im schlechten konjunkturellen Umfeld des Jahres 1992 besonders negativ in Erscheinung. Damit hat sich der SBB-Rechnungsabschluss, verglichen mit 1991, weiter verschlechtert. Die Nachfrage im Personenverkehr und im gewichtsmässigen Güterverkehr hat sich zurückgebildet, und nur dank unpopulären Tarifierhöhungen wurden die Budgetzahlen nicht noch massiver unterschritten. Damit die Belastung des Bundes unter der magischen 2-Milliarden-Franken-Grenze blieb, musste sogar auf Buchgewinne beim Kraftwerk Amsteg von rund 85 Millionen Franken und bei der Uebertragung eines Grundstücks in Basel an die PTT von 26 Millionen Franken zurückgegriffen werden. Mit anderen Worten: Es mussten stille Reserven aufgelöst werden. Erstmals muss auch der Restverlust von 26,2 Millionen Franken auf die neue Rechnung vorgetragen werden. Die Aufwand-Ertrags-Schere hat sich weiter geöffnet, und eine Trendwende ist nicht absehbar, im Gegenteil: Noch schlechtere Ergebnisse müssen für die kommenden Jahre erwartet werden, Jahre, in denen man zweistellige Milliardenbeträge in die SBB zu investieren gedenkt. Dass bei den knappen Bundesfinanzen in diesem Bereich politischer Sprengstoff liegt, ist allen Beteiligten klar. Die SBB-Geschäftsleitung (mit ihrem Weissbuch), der Verwaltungsrat, das Departement unter der Führung von Herrn Bundespräsident Ogi mit seiner Groupe de réflexion haben versucht, Transparenz in die Unternehmensleistung der SBB zu bringen, um eine Basis zu schaffen, welche es ermöglicht, den Weg in den finanziellen Abgrund noch zu stoppen. Dies ist auch dringend notwendig; betrug die finanzielle Hilfe des Bundes im Jahre 1988 noch rund 1,3 Milliarden Schweizerfranken, so ist sie im Jahre 1992 auf 1,99 Milliarden Schweizerfranken gestiegen, in fünf Jahren also um 46,8 Prozent. Der Verkehrsträger trägt die Personalaufwendungen nicht mehr. Diese Feststellungen zeigen deutlich auf, dass es so nicht weitergehen kann. Die bahnpolitischen Träumereien der Zeit am Ende der achtziger Jahre müssen überprüft werden und realistischen Konzepten Platz machen – dies den Schweizer Bürgerinnen und Bürgern, aber auch den SBB zuliebe.

Zur Zukunft: Gemäss Grünbuch der Groupe de réflexion werden die Bundesaufwendungen für die SBB in Zukunft über 2 Milliarden Franken pro Jahr betragen, ohne dass die SBB einen Beitrag an die Infrastruktur leisten können. 30 Milliarden Schweizerfranken Schulden im Jahre 2000 werden die SBB zu einem Sanierungsfall machen. Trotzdem – da sind wir uns alle einig – ist zielgerichteter Bahnverkehr für unser Land von grosser Bedeutung. Ein vernünftiges Miteinander von Schienen- und Strassenverkehr ist anzustreben. Was ist dazu notwendig?

1. Die SBB ermöglichen eine völlige Transparenz und Kostentransparenz im regionalen Verkehr, um dem Verursacher die Resultate politischen Wunschenkens vor Augen zu führen. Eine solche Forderung wurde schon vor zwanzig Jahren von der Gesamtverkehrskommission erhoben. Auf dieser Basis wird es möglich sein, im regionalen Bereich kostengünstigere Lösungen zu finden als heute, ohne das Angebot des öffentlichen Verkehrs unattraktiv zu machen. Beispielsweise sei hier die Seetalbahn erwähnt, auf die ich später zu sprechen komme.

2. Eine Konzentration auf wesensgerechte Bereiche ist notwendig, auch im Güterverkehr.

3. Eine eigentliche Unternehmensreform mit neuen Rechnungs- und Finanzierungsgrundlagen als Basis eines unabhängigen «schlanken» Bundesbetriebs ist anzustreben.

4. Die Konsequenzen aus den betriebswirtschaftlich katastrophalen Resultaten bezüglich des Einzelwagenladungsverkehrs, des Stückgutverkehrs, des Cargo-Domizil-Konzepts sind sofort zu ziehen. Ein weiterer Aufschub ist nicht mehr verantwortbar.

Es liegt in unser aller Interesse, funktionierende, gut geführte SBB-Betriebe zu haben. Wir bitten alle Verantwortlichen eindringlich, die notwendigen Schritte zur finanziellen Gesundung dieses volkswirtschaftlich so wichtigen Betriebes zu unternehmen. Die Zeit, in der die Verantwortung zwischen der Geschäftsleitung, dem Verwaltungsrat, dem Bundesamt für Verkehr, dem Departement und dem Parlament wie ein

Schwarzer Peter hin- und hergeschoben wurde, sollte endgültig zu Ende sein.

Die SVP dankt allen, vor allem den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB, welche sich bemühen, unter schwierigen Umständen einen der immer noch besten Bahnbetriebe der Welt aufrechtzuerhalten.

Wir sind für Zustimmung unter Berücksichtigung der gemachten Ausführungen und unterstützen die Motion der Finanzkommission zur Ueberprüfung der Seetalbahn – 500 bis 600 Millionen Franken Investitionen bei einem zu erwartenden jährlichen Bruttoertrag von 3,5 Millionen Franken sind nicht zu verantworten. Nachdem wir die Erklärungen von Herrn Bundespräsident Ogi in der Finanzkommission gehört haben, lehnen wir die Motion der Kommissionsminderheit in bezug auf die Neat ab.

**Marti Werner:** Ein Defizit von 136 Millionen Franken – dies trotz Tarifierhöhung –, ein kleiner Rückgang im Personenverkehr, ein eigentlicher Einbruch im Güterverkehr, sämtliche Indikatoren mit negativem Trend: das Bild, welches uns durch die Rechnung und den Geschäftsbericht präsentiert wird, ist düster. Da hilft aller Optimismus und aller Zweckoptimismus wenig. Letztes Jahr wurde noch ein kleiner Infrastrukturbeitrag der SBB ausgewiesen. 1992 beträgt der Infrastrukturdeckungsgrad 0 Prozent. Richtig hält der Bundesrat auf Seite 10 der Botschaft fest, dass der Leistungsauftrag der SBB gescheitert ist. In Anbetracht der Tatsache, dass dieser Leistungsauftrag 1994 sowieso ausläuft, kommt diese Erkenntnis, Herr Bundespräsident, etwas zu spät. Eine frühere Reaktion, ein früheres Ueberdenken wären angezeigt gewesen. Es ist den SBB aber zu attestieren, dass sie in dieser Situation ihren Handlungsspielraum ausgeschöpft oder zumindest versucht haben, diesen auszuschöpfen, um die Fehlbeträge zu reduzieren.

Entscheidend dabei wird aber sein, welche politischen Rahmenbedingungen wir ihnen stellen. Auf der Preis- und Tarifseite ist der Handlungsspielraum ausgereizt. Weitere Tarifierhöhungen liegen weder im Personenverkehr noch im Güterverkehr drin. Ebenso eng ist der Handlungsspielraum auf der Aufwandseite. Hier machen die Personalkosten mehr als 50 Prozent aus, und diese können nicht im gleichen Tempo den wachsenden, sich ändernden Ergebnissen angepasst werden. Die SBB haben bereits Personal eingespart, und sie beabsichtigen, dies auch weiterhin zu tun. Auch wenn dieser Stellenabbau von mehr als 800 Stellen ohne Entlassungen erfolgt ist, bedeutet dies trotzdem einen Verlust von gut 800 Arbeitsplätzen.

Ich möchte Sie an die Diskussion im Zusammenhang mit dem EMD-Budget erinnern, wo ein Departement mit der Hälfte des Personalbestandes der SBB ersucht wurde, einen Viertel dieser 800 Arbeitsplätze einzusparen. Dort wurde unverzüglich mit Entlassungen gedroht. Dies ist hier nicht gemacht worden. Zumindest haben die SBB versucht, den Stellenabbau ohne Entlassungen zu vollziehen.

Weitere Einsparungen auf der Aufwandseite werden aber eine Verringerung des Angebotes bedeuten. Letztes Jahr konnten wir noch auf die Ergebnisse der Arbeiten der Groupe de réflexion als Wundermittel hoffen. Nachdem wir Kenntnis vom Zwischenbericht haben und heute die Grundzüge des Schlussberichtes kennengelernt haben, sind wir auch dieser Hoffnung beraubt. Einmal mehr muss ich an dieser Stelle vor der «englischen Krankheit» warnen. Ich meine damit nicht die Rachitis, sondern die Art und Weise, wie die englischen Staatsbahnen in den Niedergang getrieben wurden, indem Preiserhöhungen gemacht wurden, was zur Folge hatte, dass die Frequenzen zurückgingen, in der Folge dann das Angebot abgebaut wurde und so die Bahnen zu Tode gewirtschaftet wurden. Diese Fehler dürfen wir bei den SBB nicht machen.

Von den SBB verlangen viele von Ihnen heute – Herr Frey Walter hat das auch gesagt – schlanke Strukturen. «Schlank» scheint ohnehin ein Modewort zu sein: Man will auch einen schlanken Uebergang zur Mehrwertsteuer, man will eine schlanke Verwaltung und demzufolge schlanke SBB-Betriebe. Die SP wehrt sich dagegen, dass im Rahmen dieser Schlankheitskur der Regionalverkehr abgebaut wird. Ich erinnere Sie daran, dass

«Bahn 2000» nicht nur Ausbau der Hauptlinien, sondern auch eine Stützung des Regionalverkehrs bedeutet, zumindest wurde im Rahmen der Abstimmung die Vorlage den Stimmbürgern so schmackhaft gemacht.

Wir wehren uns auch dagegen, dass Regionallinien mit dem Hintergedanken privatisiert werden, dass die Liquidation dann nicht durch die SBB, sondern durch den Uebernehmer vollzogen werden muss. In diesem Falle würde nämlich die Privatisierung einer teilweisen Liquidierung gleichkommen.

Diese Regionallinien können aber auch nicht einfach den Kantonen übertragen werden. Der Bundesrat hat das in seiner Botschaft auf Seite 14 richtig festgehalten. Die Kantone werden die Uebernahme dieser Kosten nicht akzeptieren können.

Der Anteil der SBB am Transportkuchen ist kleiner geworden. Damit die SBB bestehen können, müssen wir dafür sorgen, dass sie über gleich lange Spiesse verfügen wie der Privatverkehr. Solange der private Verkehr seine Kosten nicht trägt, werden wir bei jeder Rechnung und bei jedem Budget über die Kosten der SBB lamentieren können. Solange die externen Kosten in Milliardenhöhe dem Privatverkehr nicht angelastet werden, so lange werden wir mit Millionen von Franken die SBB unterstützen müssen. Diese Kosten sind enorm. Unter Berücksichtigung aller monetär bezifferbaren Kosten müsste nämlich der Personenkilometer auf der Strasse 10 Rappen mehr kosten, der Tonnenkilometer im Güterverkehr sogar 16 Rappen mehr. Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, wird auch das Problem SBB gelöst sein.

Ich kann mir vorstellen, dass sich die gleichen Damen und Herren – meistens waren es heute Herren –, welche hier vorgechnet haben, welche Milliarden und Millionen von Franken wir den SBB zuschaufeln müssen, auch wieder gegen diese Kostenwahrheit im Privatverkehr wenden werden. Was wir heute machen, indem wir einerseits die SBB gegenüber dem Privatverkehr benachteiligen – der Privatverkehr muss die externen Kosten nicht übernehmen – und andererseits dann das Defizit der SBB wiederum stützen, ist sehr ineffizient. Das kommt mir vor, wie wenn man jemanden künstlich beatmet und ihm gleichzeitig den Hals zudrückt.

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

**M. Narbel:** A l'occasion des Jeux olympiques de Barcelone, l'an dernier, le jury des «Brunels Awards» a distribué des distinctions aux chemins de fer européens. Ceci est mentionné dans le rapport de gestion des CFF. Il s'agissait de récompenser des réalisations qui mettent en valeur les aspects du chemin de fer généralement perçus comme positifs. C'était la quatrième distribution de prix. Les CFF ont enregistré un véritable triomphe puisque, sur 34 prix distribués, ils en remportèrent 12, en particulier pour la gare RER Zurich-Stadelhofen, la rénovation du TEE, la voiture à deux étages, la voiture panoramique et la «Locomotive 2000». Hélas, Monsieur le Président de la Confédération, ils n'eurent pas de prix pour des comptes équilibrés!

Si l'on examine les comptes, le déficit de 136 millions de francs représente une illusion trompeuse. A première vue, il semble que l'on soit proche du budget, avec une prévision de 107 millions de francs, en enregistrant un déficit de 136 millions de francs. En fait, il faut tenir compte du produit exceptionnel de 106 millions de francs pour la centrale électrique d'Amsteg et le transfert d'une parcelle du dépôt de Bâle. Le déficit réel est donc de 242 millions de francs, soit 135 millions de francs de plus que prévu.

Les produits de transport sont un baromètre de la situation conjoncturelle. Pour le trafic marchandises, la baisse des tonnes transportées est particulièrement inquiétante. Pour les recettes, les produits 1991 et 1992 sont comparables pour les marchandises. En fait, l'augmentation tarifaire a simplement permis de maintenir nos résultats.

Au-delà de cette dégradation, on constate qu'il est indispensable de prendre des mesures de rationalisation et d'économie. Pour les voyageurs, les objectifs budgétaires ne sont pas atteints. Pour les recettes, on enregistre que la hausse des tarifs permet d'assurer l'équilibre par rapport aux comptes de l'année précédente.

Dans l'ensemble des produits, on remarque que le produit des trafics voyageurs et marchandises représente le 49 pour cent du total en 1991; en 1992, ce n'est plus que le 47,7 pour cent. Ce ratio démontre clairement que les produits couvrent de moins en moins les charges. C'est extrêmement préoccupant et cela démontre la nécessité de prendre des mesures d'économie rapides et efficaces.

En ce qui concerne les charges, les frais de personnel augmentent de 257 millions de francs, soit 7,8 pour cent, ceci malgré la suppression de 148 emplois qui représente environ 10 à 12 millions de francs d'économies annuelles. Il est difficile de comprendre comment on peut enregistrer une pareille croissance de la masse salariale alors que l'inflation n'était que d'environ 4 pour cent par rapport à l'année précédente.

Dans l'analyse générale des résultats des CFF, la contribution totale de la Confédération est de près de 2 milliards de francs, en augmentation de 6,3 pour cent par rapport à l'année dernière. Dans la situation actuelle des finances fédérales, cette charge doit diminuer, sans quoi les répercussions sur l'endettement de la Confédération seront catastrophiques.

Bien sûr, la Direction générale des CFF n'est pas restée inactive. Des mesures ont déjà été adoptées, d'autres doivent être impérativement prises suite au rapport du groupe de réflexion. Le rapport de gestion des CFF évoque les quatre piliers sur lesquels il est nécessaire de fonder l'avenir des CFF. Nous estimons indispensable de prendre des mesures d'économie qui permettent aux CFF d'améliorer leur compétitivité. A cela s'ajoutent des investissements très lourds, notamment pour «Rail 2000» et les nouvelles lignes ferroviaires alpines. La définition d'un cadre financier équilibré pour les CFF ressemble fort à une mission impossible, car les charges financières vont croître à la vitesse d'un TGV sans que les recettes puissent suivre le même rythme.

Le groupe libéral acceptera les comptes des CFF, mais il souhaite, Monsieur le Président de la Confédération, que vous preniez, avec la Direction générale des CFF, les décisions courageuses qui s'imposent.

**Bundespräsident Ogi:** Der Geschäftsbericht und die Rechnungen der SBB für das Jahr 1992 sind, wie nicht anders zu erwarten war, unterschiedlich aufgenommen worden. Wenn ich ein Fazit ziehen will, glaube ich doch mehrheitlich feststellen zu können, dass die Rechnungen und der Geschäftsbericht eher auf Zustimmung gestossen sind, wobei allerdings aber das «Ja, aber» oder die «Zustimmung, aber» nicht zu überhören waren. Ich glaube, die positive Wertung sei darauf zurückzuführen, dass der Bericht der Groupe de réflexion, der heute publiziert worden ist, wie ein Damoklesschwert über dem Saal hängt. Denn die Stunde der Wahrheit wird dann beim Leitbild kommen, das wir Ihnen Anfang 1994 vorzulegen gedenken.

Die Herren Leuenberger Ernst und Theubet als Kommissionsprecher und auch Herr Brügger als Präsident der Sektion der GPK haben den SBB gedankt. Ich möchte das zu Beginn auch tun. Es gibt viele Mitarbeiter der SBB, die es Tag für Tag, Nacht für Nacht an keinen Anstrengungen fehlen lassen, um die Unternehmung zu leiten. Viele leisten, kurz gesagt – wie es Herr Stalder zum Ausdruck gebracht hat –, zuverlässige Arbeit und sind den SBB auch in den konjunkturell guten Jahren treu geblieben. Das alles wollen wir trotz dem Verlust von 136 Millionen Franken nicht vergessen!

Wenn ich diese Debatte etwas analysiere, muss ich feststellen, dass man einerseits gute Leistungen seitens der SBB verlangt und andererseits ebenfalls dem Kosteneinsparen das Wort geredet hat. Das führt dazu, dass man von den SBB einen Spagat verlangt. Obwohl ich tagtäglich – ich weiss, etwas zu wenig – trainiere, kann ich in meinem fortgeschrittenen Alter keinen Spagat mehr machen, und das, was ich nicht kann, können auch die SBB nicht. Die Stunde wird daher kommen, in der Sie sagen müssen, wieviel Sie den SBB zu geben bereit sind. Was die SBB anstreben, ist grössere Effizienz, aber keine Demontage. All das, was hier zum Teil gesagt wurde, ist nicht richtig.

Herr Marti, als die SBB den Leistungsauftrag nicht mehr erfüllen konnten – das war erstmals im Jahre 1991 –, hat der Bundesrat, wie üblich immer rasch gehandelt. Bereits am 20. März

1992 hat er die Groupe de réflexion eingesetzt. Eingesetzt hat er diese Arbeitsgruppe, als es klar war, dass die SBB den Leistungsauftrag 1987 nicht mehr erfüllen können, und zwar nach Gesprächen mit den SBB und vor allem aufgrund des Weissbuches, das sie veröffentlicht hatten.

Der Bundesrat hat dieser Groupe de réflexion den Auftrag erteilt, nach Sanierungsmöglichkeiten für die SBB zu suchen. Dieser Auftrag entsprang der Sorge um die sich rasch verschlechternde Ertragskraft der SBB, aber auch der Sorge um die zusehends wachsende Beanspruchung von Bundesmitteln durch die SBB und schliesslich der Sorge um die zunehmende Verschuldung der SBB.

Dabei ist sich der Bundesrat bewusst, dass es sich bei den SBB nicht um irgendeine Unternehmung handelt; sie sind ein Betrieb mit zahlreichen öffentlichen Funktionen und Aufgaben. Die SBB sind in unser Gesellschaftssystem eingebettet. Man hat das heute wiederum sehr gut heraushören können. Es kann deshalb nicht darum gehen, eine Demontage der SBB zu betreiben oder sogar eine Demontage des öffentlichen Verkehrs anzugehen. Es geht um die Effizienzsteigerung der SBB. Wenn ich das in kurzen Worten zusammenfassen sollte, würde ich sagen: mehr Effizienz ja, Demontage nein.

Der Bundesrat hat heute von diesem Bericht der Groupe de réflexion Kenntnis genommen. Es handelt sich hier um den Bericht eines Expertengremiums. Jetzt erst beginnt die eigentliche politische Arbeit. Jetzt ist der Bundesrat gefordert, jetzt sind Sie gefordert, und jetzt ist auch mein Departement gefordert. Um es ganz klar zu sagen, das was im Groupe-de-réflexion-Bericht steht, ist eine Expertenmeinung, und die politischen Entscheide werden nun bald zu treffen sein. Dieser Bericht legt nun aber erstmals überzeugend und auch fundiert eine Meinung dar, die wir nicht einfach vom Tisch wegfeigen dürfen. Der Bundesrat hat die klare Absicht, die SBB nicht zu demontieren. Der Bundesrat will aber, dass die Leistungen, die zu erbringen sind, billiger – und das will nicht heissen schlechter – erbracht werden.

Je répète pour les Suisses romands et en particulier pour les habitants de l'Arc jurassien, qui se sont plaints, que nous ne voulons pas démanteler les CFF, pas du tout. Nous ne voulons pas démonter l'offre de trafic régional, mais nous avons la ferme volonté de le rendre plus efficace. C'est là notre but; c'est là notre stratégie.

Wir müssen und dürfen an die Zukunft der SBB glauben, wenn wir auch bereit sind, einen mutigen Schritt in die richtige Richtung zu tun. Wir dürfen an die SBB glauben, dies trotz schlechter Konjunkturlage und trotz Spardruck. Gerade dieser Spardruck kann ja auch eine Chance sein, wenn wir bereit sind, sie zu sehen und sie wahrzunehmen.

Wir können heute mit Befriedigung feststellen, dass die SBB-Leitung die Zeichen der Zeit erkannt hat. Sie beginnt, alte Zöpfe abzuschneiden. Es braucht aber etwas Zeit, bis sich das in einem Resultat niederschlägt. Die SBB specken ab, wo sich unnötiges Fett angesetzt hat. Aber das wird auch schon kritisiert. Deshalb: Rendezvous beim Leitbild.

Im Januar ist Ihnen ein Zwischenbericht der Groupe de réflexion vorgelegt worden. Der Schlussbericht geht über diesen Zwischenbericht hinaus, und es ist nicht richtig, wenn man glaubt, es sei praktisch der gleiche Bericht. Der Bericht, den die Groupe de réflexion heute vorlegt, stellt ganz klar dar, was geschieht, wenn nichts geschieht, was passiert, wenn wir nichts tun. Es wird ganz klar gezeigt, dass wir handeln müssen. Wir haben gar keine andere Wahl, weil sonst die Beträge des Bundes an die SBB ins Unermessliche wachsen.

Wie geht es jetzt weiter? Hier gibt es verschiedene Aspekte. Herr Aregger hat mich ganz klar gefragt. Es gibt rechtlich bedingte Massnahmen. Die rechtlich bedingten Massnahmen verlangen auch gewisse Revisionsvorschläge, die dann vom Parlament akzeptiert werden müssen. Ich denke hier vor allem an den stärkeren Einbezug der Kantone und von Dritten sowie an das Abtreten von Angeboten an KTU-Unternehmungen beim regionalen Personenverkehr. Auch das wird Anlass zu grossen Diskussionen geben, aber wir müssen diese Diskussionen führen. Wir müssen – Herr Oehler hat es gesagt – diesen Versuch wagen. Es geht auch um den freien Zugang zum Netz für Drittunternehmungen – dieses schreckliche Wort des

«free access». In diesem Zusammenhang muss man sich auch an das Eisenbahnglück von 1891 in der Nähe von Dornach erinnern. Damals waren die Bahnen noch privat, und man stellte dabei fest, dass der Unterhalt zu wenig gepflegt wurde. Prompt passierten Unfälle. Die SBB haben einen Auftrag zu erfüllen und müssen ihre Funktion als Schweizerische Bundesbahnen erfüllen können.

Ein weiterer Aspekt ist die Schaffung neuer Rechnungs- und Finanzierungsgrundlagen für die SBB, die strikte Trennung – Herr Aregger – der Rechnungen für Infrastruktur und Betrieb, die Umwandlung von Darlehen in Dotationskapital. Sie haben es gehört – Herr Weder hat es ausgerechnet –, die SBB bezahlen dem Bund jährlich 556 Millionen Franken für Zinsen. Die Zinslast ist heute so stark, dass die arme Generaldirektion der SBB – ich sage es in der Anwesenheit des Präsidenten der Generaldirektion – gar nicht mehr führen kann. Es sind zwei Bereiche, die das Budget dominieren: die Löhne, die zwischen 50 und 60 Prozent, und die Zinsen, die etwa 20 Prozent der Ausgaben ausmachen. Sie können also selbst ausrechnen, wieviel Manövrierefreiheit die SBB hier noch haben.

Dann geht es, Herr Aregger, auch um die neue Ueberprüfung abteilungswürdiger Bestellungen des Bundes. Auch hierüber müssen wir reden. Schliesslich geht es – als Unternehmungs-idee – um die Verwirklichung eines schlanken Bundesbetriebes. Was heisst dieses schöne Wort «schlank»? Herr Marti hat den Versuch unternommen, das zu analysieren. Ich würde sagen, es ist die Konzentration auf das Kerngeschäft mit effizienterer Führung und die Vorbereitung der Schaffung einer privatrechtlichen Managementgesellschaft. Auch das müsste geprüft werden, wobei wir die Fehler, die andere im Ausland gemacht haben, nicht machen sollten.

Dann gilt es schliesslich auch, Herr Aregger, das Verhältnis zwischen Bund und SBB zu klären. Die Groupe de réflexion beispielsweise – Sie haben den Bericht vor sich – empfiehlt, das Verhältnis zwischen öffentlicher Hand bzw. Politik und SBB zu verwesentlichen.

Der Bund soll sich auf die Schaffung der Rechtsgrundlagen, die politischen Rahmenbedingungen, die Belange der Infrastruktur sowie auf den Abschluss eines mittelfristigen Unternehmensvertrages beschränken – anstelle des Leistungsauftrages –; im übrigen treten Bund und Kantone als Besteller und Bezahler von Leistungen auf. Das Departement unterstützt grundsätzlich diese Versachlichung im Interesse einer effizienten Unternehmungsführung und insbesondere die Idee eines durch die eidgenössischen Räte zu erlassenden Leitbildes. Da werden dann die Frage der Unternehmensstruktur und die Frage der Aufgabenteilung zwischen Bund und Unternehmung zu klären sein; die Grundsätze des Leistungsangebotes und der Tarifpolitik werden zu bestimmen sein; die einmalige Refinanzierung der Unternehmung wird zu entscheiden sein – das wird von Ihnen eine harte Entscheidung abverlangen –; die Investitionsfinanzierung und schliesslich auch die Rechnungsführung werden zu definieren sein.

Die zeitliche Abwicklung – auch das eine Frage des Sprechers der FDP-Fraktion – sieht etwa wie folgt aus: Wir wollen das Leitbild der SBB bis September formulieren; wir werden darüber eine Vernehmlassung durchführen; anschliessend an die Vernehmlassung wird der Vernehmlassungsbericht erstellt. Ein bereinigtes Leitbild mit Botschaftsentwurf wird an den Bundesrat gehen. Die Behandlung des Leitbildes durch die eidgenössischen Räte sollte im nächsten Jahr – also bereits 1994 – möglich werden. Ueberlappend mit diesem Schritt und abgestimmt auf das Ergebnis der Beratung der eidgenössischen Räte folgt die Vorbereitung der Revisionen des SBB-Gesetzes, des Eisenbahngesetzes inklusive die finanzielle Sanierung und die Neuregelung der Investitionsfinanzierung mit Botschaft und anschliessender parlamentarischer Behandlung. Gleichzeitig kommt die Vorbereitung und Aushandlung eines Unternehmensvertrages mit den SBB mit Unternehmungsvorgaben, allenfalls mit dem neuen Leistungsauftrag. Die Denkarbeit ist also beendet; jetzt beginnt die harte politische Knochenarbeit.

Ich möchte nun zu dem, was von den beiden Berichterstattern und von Herrn Brügger Cyrill zu dieser Rechnung gesagt wurde, folgendes anfügen:

Zunächst zur Neat: Ich staune auf der einen Seite, wie man heute – acht Monate, nachdem das Schweizervolk abgestimmt hat, und klar abgestimmt hat – diesen demokratisch gefällten Entscheid schon wieder in Frage stellt. Ich staune, dass dies geschieht, nachdem die Neat-Planung erst jetzt so richtig voll in Gang gekommen ist; es wird zurzeit ein Variantenvergleich durchgeführt – bevor die Neubauprojekte an die Bahnen übergeben werden. Wir sind daran, die Uebergabe der Dossiers an die BLS (für den Lötschberg) und an die SBB (für den Gotthard) vorzubereiten. Ich lege Wert auf die Feststellung, dass eine offene Planung im Rahmen einer klar definierten Organisation stattfindet, welche insbesondere die Kantone einbezieht.

Dass hier nicht alle Gemeinden einverstanden sind, kann ich ja noch verstehen. Aber ich meine schon, dass gewisse Kantone jetzt übertreiben, wenn sie alle Varianten ablehnen oder wenn sie einfach auf 63 Kilometer Streckenlänge 52 Kilometer Tunnel verlangen. So geht das nicht.

In der gegenwärtigen Phase haben sich die Kantone darüber zu äussern, welcher Variante aus ihrer Sicht der Vorzug zu geben ist. Nach der Ueberprüfung der Projekte beginnt dann die eigentliche Vorprojektierung. Soweit Bahnen und Kantone einig sind, wird eine einzige Variante bearbeitet. Wo unterschiedliche Vorstellungen bleiben, werden zwei Linienführungsvarianten gleichwertig bearbeitet, um sie dem Bundesrat zur abschliessenden Entscheidung vorzulegen. Die Bahnen sind beauftragt, im Rahmen der Vorprojektierung eine Basisvariante zu unterbreiten, welche dem von den eidgenössischen Räten – also auch von Ihnen – bewilligten Gesamtkredit von rund 15 Milliarden Franken entspricht. Der aktuelle Planungsstand erlaubt die Feststellung, dass der von Ihnen erteilte Auftrag möglich ist, dass wir im Rahmen dieser 15 Milliarden Franken – wenn wir uns an die Botschaftsvariante halten – diese Aufgabe erfüllen können. Man versucht natürlich, mit Nadelstichen dieses Projekt wieder in Frage zu stellen: Zunächst mit den finanziellen Aspekten; dann kommt die Geologie – obwohl in der Botschaft über die Problematik der Geologie ausführlich berichtet wurde –; das Wasser – auch über das Wasserproblem hat man in der Botschaft ausführlich Auskunft gegeben –; dann kommen wieder diese «40-Töner» – ich habe mich an der Cemt erkundigt: kein einziger Kollege hat von 40-Tonnen-Lastwagen für den Transitverkehr gesprochen –; aber man versucht auch damit, dieses Projekt in Frage zu stellen. Man kann natürlich die Lust am Scheitern auch so weit treiben, dass man in diesem Lande bald nichts mehr tun kann.

Herr Meier Hans hat von der Rezession gesprochen; er hat recht, wenn er davon spricht. Aber er hat möglicherweise das Dokument der Gewerkschaften nicht gelesen. Auf Seite 10 dieses Dokumentes wird klar gefordert, dass man nun mit dem Bau der Neat und der «Bahn 2000» beginnen sollte, um Arbeitsplätze zu schaffen. Auch er macht hier eigentlich einen Spagat, indem er zu den SBB ja sagt, aber die Neat amputiert, indem er nämlich den Lötschberg wegnimmt.

In bezug auf die Finanzierung möchte ich folgendes festhalten: Die Neat ist langfristig selbsttragend. Die Neat trägt zum gesamtwirtschaftlichen Wachstum bei.

Ich weilte letzte Woche an der Europäischen Verkehrsministerkonferenz. Meine Kollegen sind alle in noch viel schwierigeren Situationen finanziell gesehen – aber eines machen sie nicht: Sie sparen nicht bei der Infrastruktur. Ich will Sie in einigen Jahren sehen, wenn die anderen mit modernen TGV, mit Pendolini, mit IC-Zügen fahren, und wir fahren nach wie vor auf achtzig Jahre alten Infrastrukturen. Da kann diese Bahn im Konkurrenzkampf mit der Strasse nie gewinnen, wenn wir einerseits problemlos bereit sind, jedes Jahr 2 Milliarden Franken für die Strasse auszugeben; auf der anderen Seite aber wollen wir jetzt diese Eisenbahn strafen; wir wollen sie zurückhalten; wir wollen den Lötschberg nicht bauen; wir wollen die SBB nicht modernisieren. So geht das nicht.

Wenn man in bezug auf die «Bahn 2000» von einer Milliardenpleite spricht, dann ist das ungerecht; das stimmt überhaupt nicht. Bis heute haben wir für die «Bahn 2000» 317 Millionen Franken ausgegeben. Wir haben etwa 5 Prozent dieser «Bahn 2000» realisiert; wir haben zudem Verpflichtungen in

der Höhe von 177 Millionen Franken. Das ist der Stand vom März 1993.

Das EVED hat auch hier rechtzeitig die nötigen Massnahmen ergriffen, damit «Bahn 2000» keine Milliardenpleite ergibt. Es wird vielmehr versucht, für das, was das Volk am 6. Dezember 1987 beschlossen hat, nämlich für den Betrag von 5,4 Milliarden Franken plus Teuerung, die Zielsetzung, die in der Botschaft von 1985 über «Bahn 2000» nachzulesen ist, zu erreichen.

Ich möchte Ihnen in bezug auf die Nationalstrassen doch einmal sagen: Wir haben 1502 Kilometer Autobahnen gebaut. Wir haben dafür rund 35 Milliarden Franken ausgegeben. Darüber spricht man nicht. Wir haben noch 350 Kilometer zu bauen, und hierfür sind rund 20 Milliarden Franken vorgesehen. Man ist nicht bereit, für 15 Milliarden Franken die Neat mit den beiden Tunnels zu bauen.

Wir haben einen Transitvertrag unterschrieben; wir haben diesen Angriff der «40-Töner» abgewehrt; wir haben das Nachtfahrverbot und das Sonntagsfahrverbot aufrechterhalten können. Sie schwächen unsere Position, wenn Sie diese Projekte jetzt schon wieder in Frage stellen – acht Monate, nachdem das Schweizervolk mit 63 Prozent zugestimmt hat! Damit schwächt man unsere Position; dadurch ist man dann im Ausland nicht mehr stark.

Herr Giezendanner hat gesagt, wir sollten ins Ausland schauen. Am 6. Dezember 1992 hat er gesagt, wir sollten ins Inland schauen. Ich war letzte Woche im Ausland. Ich kann zwar nicht Holländisch sprechen; aber trotzdem: Am Morgen hat man drei Minuten lang von Staus gesprochen: 20 Kilometer Stau von Rotterdam nach Amsterdam, 20 Kilometer Stau von Rotterdam nach Den Haag, 20 Kilometer Stau von Rotterdam nach Noordwijk. Wollen Sie denn solche Verhältnisse auf unseren Strassen? Ich meine nein; deshalb müssen wir die Weichen rechtzeitig stellen. Wir dürfen die SBB nicht zu «Kummerbuben» verkommen lassen, sondern wir müssen zu den SBB schauen.

In bezug auf Cargo Domizil: Der Rabatt, den Sie angesprochen haben, ist nur für Verkehr, der über den Umsatz von 1992 hinausgeht; eine ausserordentliche hohe Hürde ist hier zu nehmen. Herr Giezendanner, Sie als Spezialist kennen das. Bisher hatten wir zwei bis drei Fälle; man kann also nicht von Dumping sprechen. Es stimmt: Das Projekt «Cargo Domizil 2000» soll in Zukunft von einem Stückgutprofi geführt werden; Sie kennen ihn. Wir müssen uns die Leute holen, die etwas verstehen; das verlangen Sie seit Jahren, seit Sie hier in diesem Rat sitzen.

Das Personal wird detachiert; das stimmt. Aber ich muss sagen, dass das Beamtengesetz diese Modalitäten eben auch zulässt.

In bezug auf den Terminal Rothrist, den Herr Giezendanner angesprochen hat, möchte ich sagen: Die Probleme, die Sie mit den Gemeinden oder mit dem Kanton haben, können wir nicht lösen. Das Problem von Herrn Giezendanner ist eine gesetzeskonforme Einzonung gemäss Anschlussgeleisegesetz: diese möchten Sie wohl vermeiden, weil Sie in der Gemeinde keine Abstimmung durchführen möchten. Wir müssen die Fakten klar auf den Tisch legen. Wir werden Ihnen helfen, aber die Gemeinde können wir auch von Bern aus nicht umstimmen.

Zur Seetalbahn: Wir bekommen ja eine Motion aus der Finanzkommission. Ich möchte eines richtigstellen: Der Bundesrat hat in Sachen Seetalbahn nicht 600 Millionen Franken beschlossen. Er hat bestätigt, was bereits 1979 durch den Bundesrat beschlossen worden war, nämlich im Grundsatz, dass wir diesen Vorortverkehr oben und unten im Seetal ausbauen. Die Situation der Seetalbahn war seinerzeit auch als Beispiel für das neue Treibstoffzollgesetz herangezogen worden. Wir haben aber niemals 600 Millionen Franken beschlossen; es sind heute rund 100 Millionen Franken; 60 Prozent wurden über die Treibstoffzollkasse und 40 Prozent von den Kantonen Luzern und Aargau bezahlt. Hier haben wir auch Beschlüsse des Grossen Rates, aber wir werden die Sache im Rahmen der Motion der Finanzkommission, die Sie überwiesen haben, noch einmal anschauen. Es handelt sich also nicht um 600 Millionen Franken, sondern es handelt sich um eine

Bahn, die mir – ich muss es sagen – tagtäglich Sorgen bereitet. Am Tag der Beschlussfassung über die Motion wurde wieder ein Bub überfahren und tödlich verletzt; ich sage Ihnen einfach: So kann es nicht weitergehen. Entweder sanieren wir diese Bahn, oder wir reissen sie ab. Wenn Sie die Bahn zwischen Hochdorf und Luzern abreißen und der ganze Verkehr auf die Strasse gehen muss, dann haben wir das Problem auch nicht gelöst – das Luftreinhalte-Konzept lässt grüssen! Die Situation der SBB ist zweifellos unbefriedigend; wir haben aber gehandelt, die Fakten sind auf dem Tisch. Jetzt werden die politischen Entscheide zu treffen sein. Ich wünsche Ihnen und uns auf diesem Weg gute Fahrt.

### **Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992**

#### **Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1992**

*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 Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

126 Stimmen

Dagegen

7 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

91.076

### **Luftfahrtgesetz. Aenderung**

#### **Navigation aérienne. Loi. Modification**

*Differenzen – Divergences*

Siehe Jahrgang 1992, Seite 781 – Voir année 1992, page 781

Beschluss des Ständerates vom 11. März 1993

Décision du Conseil des Etats du 11 mars 1993

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

#### **Art. 1 Abs. 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

#### **Art. 1 al. 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 6a**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

*Angenommen – Adopté*

## **SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1992**

### **CFF. Gestion et comptes 1992**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.06.1993 - 14:30
Date	
Data	
Seite	867-880
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 738

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.