

kann es nicht anders nennen, man muss im Zusammenhang mit der Erneuerung des Drehfunkfeuers Trasadingen von einer zehnjährigen Leidensgeschichte sprechen. Zehn Jahre haben wir uns schwergetan, um dann endlich ein Funkfeuer, das der Sicherheit dient, realisieren zu können. Mit dem zweistufigen Verfahren zementieren Sie gerade in diesem für die Flugsicherheit vitalen Bereich eine unverantwortliche Verlängerung der Verfahrensdauer. Es muss hier gesagt werden, dass Ihr Vorgehen, Ihr Konzept, 7 bis 12 Monate mehr beanspruchen wird als die bundesrätliche Lösung. Es wird 7 bis 12 Monate länger gehen, wenn Sie Ihrem Konzept zustimmen, denn das Vorprüfungsverfahren mit seinen gesetzlich festgelegten Fristen, Herr Büttiker, nimmt allein im besten Fall 7 Monate in Anspruch, und das nur dann, wenn keinerlei Fristverlängerung verlangt wird, was in der Praxis bekanntlich ja nicht vorkommt! Im Normalfall wird es also sicher 8 bis 9 Monate dauern, bis überhaupt das eigentliche Konzessionsverfahren eingeleitet werden kann. Das ist doch genau das Gegenteil dessen, was wir heute brauchen, was heute not tut. Denken Sie an die Verhandlungen, denken Sie an Alcazar, denken Sie an die Schwierigkeiten, die wir im Vergleich mit anderen Flughäfen schon haben. Ich habe in diesem Rat schon mehrmals etwas darüber gesagt. Wenn wir Ihre Lösung wählen und diese Verfahrensdauer für die Anpassung unserer nationalen Luftfahrtinfrastruktur-Anlagen verlängern, verlieren wir noch jede Wettbewerbsfähigkeit. Wir erschweren damit unter anderem vor allem auch die Ausgangslage der Swissair. Und hier noch einmal das Stichwort Luftverkehrsabkommen mit der EG, aber auch das Stichwort Alcazar: Das dürfen wir in dieser Situation nicht zulassen!

Ich bitte Sie deshalb eindringlich, im Interesse der Sache auf die Linie des Nationalrates einzuschwenken. Grabenkämpfe und Machtdemonstrationen zwischen den beiden Räten können wir uns in der heute schwierigen luftfahrtpolitischen Situation schlichtweg nicht leisten. Wichtig ist jetzt auch, dass wir das Gesetz möglichst rasch in Kraft setzen und im Interesse unserer Landesflughäfen und der Swissair von den Verbesserungen tatsächlich auch Gebrauch machen. Wenn wir das Gesetz in dieser Session nicht verabschieden können, werden wir die ganze Verhandlung mit der EG beeinträchtigen.

Ich muss es sagen: Die Situation auf unserem Flughafen Zürich-Kloten ist heute sehr schlecht. Verspätungen und Warteschlangen in der Luft häufen sich. Man kann nicht mehr landen, weil die Flugzeuge nicht mehr parkieren können. Bauliche Massnahmen, zusätzliche Standplätze, Ueberholspuren auf den Rollwegen sind dringend notwendig. Damit diese einigermaßen speditiv an die Hand genommen werden können und nicht wie das Funkfeuer in Trasadingen zehn Jahre benötigen, brauchen wir das Gesetz jetzt rasch, und zwar in der Fassung des Nationalrates und des Bundesrates.

Ich möchte Sie deshalb dringend bitten, hier keine Differenzen mehr zu schaffen.

Ich möchte Sie bitten, zu beachten, was sich im Ausland tut. Ich möchte Sie bitten, zu überlegen, dass der Flughafen Zürich-Kloten für das Mittelland, ja für die ganze Schweiz eine ganz grosse wirtschaftliche Bedeutung hat. Ich möchte Sie bitten, dem Bundesrat und dem Nationalrat zuzustimmen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Gadiant 26 Stimmen
Für den Antrag der Kommission 12 Stimmen

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

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 Berne

Beschluss des Nationalrates vom 1. Juni 1993
Décision du Conseil national du 1er juin 1993

Bühler Robert, Berichterstatter: Die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich in den letzten Jahren in eine fast aussichtslose Lage hineinmanövriert. Trotzdem gibt es für das Jahr 1992 Positives zu berichten. Nehmen wir es voraus: Nach wie vor sind im grossen und ganzen die Leistungen der SBB wie etwa die Sicherheit und die Zuverlässigkeit gut. Die Bähnler erbringen bemerkenswerte Dienstleistungen. Der neu zusammengesetzten Generaldirektion dürfen wir Vertrauen schenken; sie ist gewillt zu handeln, und sie ist bereit, rigorose Massnahmen zu ergreifen, um eine Wende zum Besseren herbeizuführen.

Nun aber zu den eher negativen Seiten:

1. Die SBB seien ein Sanierungsfall, sagt die Groupe de réflexion. Und die Direktion stellt selber fest, die SBB seien in einer finanziellen Krise. Wenn es nicht gelingt, durch kurzfristige Massnahmen diese Krise in den Griff zu bekommen, wird mittelfristig und längerfristig nichts aus der Renaissance der Schiene, sondern die Talfahrt würde ungebremst in den Abgrund fahren. Der Bundesrat ist gleicher Meinung; ich zitiere ihn gemäss Seite 11 der Botschaft: «Es ist unabdingbar, dass die SBB im Rahmen ihrer unternehmerischen Möglichkeiten den zweifellos noch verfügbaren Spielraum weiter ausschöpfen. Auch wenn die Rahmenbedingungen ungünstig sind, muss es die primäre Aufgabe der SBB bleiben, Fehlbeträge zu verhindern. Vor diesem Hintergrund erwartet der Bundesrat, dass die eingeleiteten Massnahmen (Reduktion Personalbestand, Optimierung Fahrplan, Abbau Stationsbesetzung, neues Rangierkonzept, neue Güterverkehrskonzepte wie 'Cargo Domizil 2000') noch erweitert und intensiviert werden ...»

Wie stellt der Bundesrat sicher, dass die vorgegebenen Forderungen auch tatsächlich umgesetzt werden? Schon in den letzten Jahren hat der Bundesrat analoge Massnahmen verlangt. Weil sie nichts fruchteten, wurden sie Jahr für Jahr fortgeschrieben, wie eben auch dieses Jahr. Man könnte das belegen und aus den Berichten 1990 und 1991 zitieren. Mit der Durchsetzung dieser harten Massnahmen darf nicht zugewartet werden, bis die von der Groupe de réflexion vorgesehenen Massnahmen analysiert sind. Die Sparpotentiale müssen konsequenter und sofort ausgeschöpft werden.

2. Damit das Parlament vermehrt Mitverantwortung wahrnehmen kann, muss es bei wichtigen Investitionen mitbestimmen können. Mit dem Investitionsvolumen, das wir nur zur Kenntnis nehmen können, sind später nicht mehr beeinflussbare Folgekosten verbunden. Nachdem der Bund für den grössten Teil der SBB-Infrastruktur zuständig ist und diese auch bezahlt, sollte es selbstverständlich sein, dass das eidgenössische Parlament etwas dazu zu sagen hat.

Vor längerer Zeit wurde vom Ständerat eine Motion überwiesen – der Nationalrat wandelte sie leider in ein Postulat um –, die verlangte, dass dem Parlament eine entsprechende Gesetzesrevision zu unterbreiten sei. Danach sollten die Kompetenzen zur Festlegung der Investitionsgrössen mindestens teilweise auf das Parlament verlagert werden. Wann gedenkt der Bundesrat, diesem Auftrag nachzukommen? Auch hier sollten die Auswirkungen der Groupe de réflexion bzw. das neue Leitbild nicht abgewartet werden.

3. Dass der Spardruck auch Auswirkungen auf den Regionalverkehr haben wird, steht ausser Diskussion. Aber der Sparhebel muss in allen Bereichen angesetzt werden, nicht nur beim Regionalverkehr. Völlig falsch wäre es, wenn die diesbezüglichen Defizite einfach den Kantonen aufgebürdet würden. Eine blosser Kostenverlagerung ändert an der gesamtwirtschaftlichen Misere nichts.

Andererseits wäre ein «Kahlschlag» bei den Regionalzügen verfehlt. Randregionen müssen auch künftig mit einem Grundangebot des öffentlichen Verkehrs versorgt werden. Die Revision des Eisenbahngesetzes, die eine Gleichstellung aller Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs anstrebt, scheint ein erfolgversprechender Weg zu sein, den Regionalverkehr effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Die damit verbundene Einbindung der Kantone ist eine gute Voraussetzung für wesensgerechtere Lösungen im Regionalverkehr. Also: nicht einfach die Lasten vom Bund auf die Kantone verschieben oder auf die Strasse ausweichen, sondern gemeinsam die beste Lösung für den Regionalverkehr suchen und realisieren!

Die Seetalbahn, die in aller Mund ist, könnte ein klassisches Beispiel werden. Die Zahl der Unfälle und Toten ruft – ich möchte fast sagen, schreit – seit Jahren nach einer Sanierung. Für einen Luzerner Standesvertreter ist es schmerzlich einzugestehen, dass eine Maximallösung durch den Bund nicht mehr finanziert werden kann – dazu stehe auch ich –, dass sie unrealistisch geworden ist. Das heisst nun aber nicht, dass die Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse die einzig mögliche Alternative ist. Bei diesem Beispiel können alle Interessierten, Bund, Kantone – also Luzern und Aargau – und Gemeinden zeigen, dass sie kreativ genug sind, neue, einfachere und wirtschaftlichere Lösungen zu finden. Unter anderem könnte ich mir eine moderne Trambahn auf dem jetzigen Trasse vorstellen. Statt Fronten aufzubauen, wie das jetzt geschieht, sind echte Auseinandersetzungen zu einer Konsensfindung notwendig. Die GPK erwartet vom Bundesrat:

1. die Durchsetzung der eingeleiteten Sparanstrengungen;
2. eine Verlagerung der Kompetenzen bei den Investitionsentscheidungen auf das Parlament, also die Unterbreitung einer diesbezüglichen Gesetzesrevision;
3. für die Kantone eine faire Lösung bei der Sanierung des Regionalverkehrs. In diesem Sinne empfehle ich Ihnen im Namen der GPK, den Geschäftsbericht 1992 der SBB zu genehmigen.

Schüle, Berichterstatter: Die rezessive Konjunktur lässt die Strukturschwächen unserer Bundesbahnen offen zutage treten. Die erwähnte Groupe de réflexion hat dazu festgehalten: «Unter den heutigen Rahmen- und Marktbedingungen können die SBB nicht wettbewerbsfähig sein.» Diese Groupe de réflexion empfiehlt eine Neuorientierung der Verkehrspolitik, eine Neuabgrenzung von Aufgaben und Netz, eine Unternehmensreform und schliesslich eine Refinanzierung und die Schaffung neuer Finanzierungsgrundlagen für die SBB. Alles Fragen, die uns nächstens beschäftigen müssen, nämlich bevor der Leistungsauftrag der SBB Ende 1994 ablaufen wird. Die Rechnung 1992 belegt die Richtigkeit der Aussage, dass die SBB im finanziellen Bereich zum Sanierungsfall geworden sind. Die Ertragsziele wurden nicht erreicht: minus 19 Millionen Franken beim Personenverkehr, vor allem aber minus 110 Millionen im Güterverkehr. Der Aufwand dagegen, budgetiert mit 6,3 Milliarden Franken, ist präzise eingetroffen. Der Personalaufwand allein hat um 7,8 Prozent auf über 3,5 Milliarden Franken zugenommen, und damit hat sich diese fatale Kosten-/Ertrags-Schere weiter geöffnet.

Der Fehlbetrag muss mit 136 Millionen Franken ausgewiesen werden. Das ist eine Verschlechterung gegenüber dem Budget von 29 Millionen oder gegenüber dem entsprechenden Vergleichsjahr 1991 um über 100 Millionen Franken. Aber das ist nur die halbe Wahrheit. Im Ausmass von 106 Millionen Franken sind nämlich stille Reserven aufgelöst und ausserordentliche Gewinne vereinnahmt worden, vor allem aus der Einbringung des Kraftwerkes Amsteg in eine neu gegründete Aktiengesellschaft. An dieser Buchtransaktion hat der Bund 85 Millionen Franken «verdient». Nun sind die SBB mit 90 Prozent und der Kanton Uri mit 10 Prozent an der Kraftwerk Am-

steg Aktiengesellschaft beteiligt. Das echte Defizit summiert sich damit auf rund eine Viertelmilliarde Franken.

Die Produktivität, und das im Gegensatz zu den PTT-Betrieben, hat sich verschlechtert. Die Verkehrsleistungen haben im Personenverkehr um 4,5 Prozent abgenommen, im Güterverkehr um 5,5 Prozent, und der Personalbestand wurde nur minimal – um 0,4 Prozent – verringert. Die entsprechenden Vergleichswerte bei den PTT-Betrieben: Verkehrsleistungen immer noch plus 2 Prozent und Personaleinsparungen 1,3 Prozent. Die Folge davon ist eine um 118 Millionen Franken höhere Belastung für den Bund – mit 1,991 Milliarden knapp unter der 2-Milliarden-Grenze. Im Investitionsbereich wurden 1971 Millionen Franken investiert. Damit sind die SBB um 204 Millionen Franken unter dem Budget geblieben. Auch gegenüber dem Vorjahr wurden diese Investitionen um 117 Millionen Franken reduziert, vor allem sind die Bauleistungen zurückgenommen worden. Aber immerhin konnte ein Schwergewichtsprojekt, der Huckepack-Korridor, zügig vorangetrieben werden, so dass er im nächsten Jahr in Betrieb genommen werden kann.

Die Produktionsmittel befinden sich, auch bei diesem leicht reduzierten Plafond, immer noch klar auf Expansionskurs. Bezüglich ihres produktiven Beitrages haben solche Investitionen nur einen Langfristeffekt, wir können nicht von einem Jahr aufs andere bereits einen entsprechenden Zusatzertrag erwarten.

Seitens der neuen Führung der SBB wird betont, dass die Bahn als öffentlicher Dienst etwas kostet, und es ist eine politische Frage, wieviel dieser öffentliche Dienst kosten darf. Gleichzeitig wurde auch klar signalisiert, dass die neue Führung die Zeichen der Zeit erkannt hat, dass man nicht mehr auf die Politik warten will, sondern dass man handeln will und dass diesen Herbst Resultate vorliegen müssen. Im personellen Bereich wurden entsprechende Massnahmen eingeleitet. Per Ende März konnte der Personalbestand um 850 Stellen reduziert werden.

Die Ziele sind klar: eine Verbesserung der Qualität, eine verstärkte Kundenorientierung und eine Steigerung der Produktivität, die Realisierung von Zukunftsprojekten mit Vernunft, ein aktives Mitwirken an der Bahnreform und nicht zuletzt die Erhaltung der guten Substanz der SBB. Auf den Regionalverkehr ist der Sprecher der GPK bereits eingegangen. Hier möchte ich nur noch zusätzlich erwähnen, dass wir es mit einem milliardenschweren Kostenblock zu tun haben und dass es hier nicht einfach zu einem Lastentransfer zu den Kantonen hin kommen darf. Weiterhin ist ein Akzent im Investitionsbereich zu setzen: rationellere Betriebsführung, kondukteurloser Betrieb, das bedeutet sogenannte aussenglatte Türen, damit das Aufspringen verunmöglicht wird. Die SBB sind sich bewusst, dass bei diesen Investitionen die Sicherheitsprobleme nicht vergessen werden dürfen; diese konzentrieren sich aber regional auf den Raum Zürich.

Beim Cargo Domizil ist eine konsequente Ausgestaltung als Profitcenter vorgesehen. Hier gilt auch der Grundsatz, dass die Kantone, die Regionen eingebunden sein und auch umweltpolitisch vertretbare Lösungen realisiert werden müssen. Eine einseitige Konzentration auf die bereits sehr stark verkehrsbelasteten Zentren wäre aus dieser Sicht sicher höchst problematisch!

Der Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften wird seitens der Generaldirektion – unseres Erachtens zu Recht – eine hohe Priorität eingeräumt; es sind ja 90 Prozent des SBB-Personals gewerkschaftlich organisiert. Man spricht von einem Contrat social: Die SBB garantieren die Arbeitsplätze, aber sie erwarten umgekehrt vom Personal örtliche und funktionale Flexibilität, und das ist unsererseits zu begrüssen. Wir dürfen aber gewisse Misstöne nicht überhören. Für mich ist die jüngste Streikdiskussion unverständlich und deplaziert. Wir meinen, wir sollten vom Personal beim Umbau der SBB eine konstruktive Mitwirkung erwarten dürfen, nicht zuletzt in ihrem ureigensten Interesse.

Auch in die langfristige Strategie setzt die neue Führung grosse Hoffnungen. Sie ist offen für neue Lösungen, für längerfristige Dimensionen. Auch das Projekt Swissmetro ist für die Generaldirektion der SBB heute kein Tabu mehr. Solche

Fragen sollen offen angegangen werden. Vor allem will man heute richtigerweise die Verkehrssysteme auf ihre Kompatibilität mit solchen heute noch visionären Vorstellungen für eine ferne Zukunft prüfen. Aber vorderhand sind vordringlich die akuten Probleme zu lösen. Eine ganz zentrale Aufgabe ist es, die SBB finanziell einigermaßen im Gleichgewicht zu halten. Dies wiederum heisst nichts anderes, als dass Kosten und Erträge in eine Balance zu bringen sind, und zwar rasch, sonst entgleist dieser Zug unweigerlich. Gestatten Sie mir vor diesem Hintergrund eine ganz kurze Schlussbemerkung, die ich mir nicht verkneifen kann: Was wäre wohl, wenn wir als nächstes Traktandum die Rechnung 1992 der staatlichen Luftfahrtgesellschaft abzunehmen hätten? Ich hoffe sehr, dass uns ein solcher weiterer Sanierungsfall erspart bleibt und dass sich die Swissair ohne Staatskrücken über Wasser bzw. in der Luft halten kann. Daran müssen wir denken, wenn wir uns überlegen, der Swissair politische Vorgaben zu machen.

Doch zurück auf den Boden: Die Finanzkommission empfiehlt Ihnen einstimmig, die Jahresrechnungen 1992 der SBB zusammen mit dem Geschäftsbericht zu genehmigen.

Onken: Ich bin Herrn Bühler Robert dankbar, dass er für mich die Berichterstattung über den Geschäftsbericht der SBB übernommen hat. Das enthebt mich einer gewissen präsidialen Zurückhaltung, Herr Bundespräsident, und ich kann als Ostschweizer Ständevertreter und als Thurgauer Ständerat frei und unbeschwert ein paar Worte zur Verkehrspolitik und zur SBB-Politik der jüngsten Vergangenheit sagen.

Den SBB und auch Ihnen, Herr Bundespräsident, als zuständigem Departementsvorsteher, steht der Wind recht steif ins Gesicht. Es macht sich allenthalben Unmut breit, der noch keineswegs seinen Höhepunkt erreicht hat. Gerade in der Ostschweiz ballt er sich merklich zusammen. Dabei bräuchten die SBB-Direktion und auch die Verkehrsverantwortlichen des Bundes in dieser schweren Zeit Freunde und Partner: Kantonsregierungen, die ihnen die Stange halten und sich nicht gegen «Bern» auflehnen, und Politiker, welche die Neuerungen in Verantwortung mittragen und sie nicht torpedieren.

In der Ostschweiz durften Sie bis anhin auf diese Bereitschaft und auf diese Mitverantwortung zählen. Wir sind für Ihre Politik, Herr Bundespräsident, geradegestanden. Heute fühlen wir uns aber zunehmend im Stich gelassen. Wir hören Sie zwar weiterhin in gewohnter Weise beschwörend von Optimismus und Zukunftshoffnung reden und vernehmen auch die Beteuerungen für den öffentlichen Verkehr, aber in der Praxis ernen wir eigentlich nur Nachteile, Rückschläge und Verluste. Ich belege diese Behauptung gerne mit ein paar Fakten:

1. Wir sind zur «Bahn 2000» gestanden. Doch wir befürchten, dass sie bei uns nicht mehr stattfinden wird. Denn Ihrem Auftrag gemäss hat die Konzentration auf das Kerngeschäft, auf die einträglichen Hauptlinien, begonnen und damit der schlechende Rückzug aus einer flächendeckenden, kundennahen und bedarfsgerechten Konzeption, in die auch mein Kanton eingebunden war. Wer spricht noch von der Schnellzugsverbindung Konstanz-Kreuzlingen-Zürich, wer vom Ausbau der Mittel-Thurgau-Bahn, wer von anderen Infrastrukturanlagen, die mit der Ostschweiz verbunden sind, bis hin zum Brüttnere Tunnel, der ausführungsfähig ist und der noch immer nicht in Angriff genommen wird? Dieser Tunnel ist der eigentliche Schlüssel der Ostschweiz zur «Bahn 2000». Statt dessen erleben wir die systematische Ausdünnung unseres Regionalverkehrs, die Verschlechterung der Anbindungen, die Brückierung berechtigter kantonaler Fahrplanwünsche. Wir haben zähneknirschend hinzunehmen, dass die SBB ab Fahrplan 1993/94 pro Jahr 62 400 Regionalzugskilometer und 34 100 Schnellzugskilometer weniger auf dem Schienennetz des Kantons Thurgau erbringen werden. Wir kämpfen zwar immer noch dagegen – der Entscheid liegt demnächst bei Ihnen, Herr Bundespräsident –, dass weitere «Taktlücken» in unser regionales Verbindungsnetz gerissen werden und zusätzliche 12 800 Kilometer aus dem ohnehin schon zusammengeschrumpften Angebot verschwinden.

Wo bleiben auf der anderen Seite – da halte ich es durchaus mit meinem Kollegen Bühler Robert – die vernünftigen Rationalisierungen und Optimierungen, mit denen sich auf vertret-

barer Weise durchaus noch Kosten sparen lassen, und zwar sparen lassen, bevor man zur völligen Tilgung von Zugangeboten schreitet und damit dem Regionalverkehr irreparablen Schaden zufügt? Einem Regionalverkehr notabene, der bis zu 40 Prozent Fahrgäste an die Hauptachsen, an die Intercity-Strecken, liefert. Letztlich sägt man gar an dem Ast, auf dem man bisher noch sitzt.

2. Wir sind zur Neat gestanden. Doch wir sehen unsere Anliegen, unsere Ostschweizer Interessen auch hier bereits wieder gefährdet. Die Neat wird mehr kosten, als der Bevölkerung vorgerechnet worden ist, und wenn der Güterverkehr nicht zwingend auf die Schiene verlagert wird, droht sogar eine riesige Fehlinvestition. Darüber mehr am nächsten Mittwoch, wenn wir über die Alpen-Initiative sprechen werden.

Wie bei «Bahn 2000» werden die Verantwortlichen auch hier nicht um eine gewisse Prioritätensetzung herumkommen. Und Sie, Herr Bundespräsident, haben sich bereits in gewissen Avancen unüberhörbar für eine Begünstigung der Romandie ausgesprochen. Dafür mag es gute Gründe geben. Aber wir fühlen uns einmal mehr als die Geprüllten. Nach all den früheren Versprechen, die man der Ostschweiz gemacht hat und die nicht eingehalten worden sind, möchten wir nun nicht ein weiteres Mal zurückstecken müssen – wir nicht und auch nicht unsere europäischen Partner in diesem «euroregionalen» Wirtschaftsraum Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg. Wir bestehen also auf dieser zugesicherten ersten Dringlichkeit bei der Einbindung in das Neat-Konzept und auch auf unseren Zulaufstrecken.

3. Wir sind zu Cargo Domizil gestanden, sogar – wenngleich natürlich mit gewissen Bedenken – zu einer Neukonzeption dieses Cargo Domizil im Rahmen eines reduzierten Netzes, bei dem wir schon schmerzliche Zugeständnisse haben machen müssen. Doch nun soll diese Restrukturierung offensichtlich noch weiter getrieben, sollen uns noch zusätzliche Opfer zugemutet werden. Es ist uns noch ein einziges Zentrum im Kanton verblieben, dasjenige im thurgauischen Verkehrsknotenpunkt Romanshorn. Nach den neuesten Informationen will man jetzt auch daran Hand anlegen. Ein ganzer Kanton, ein Gebiet von 1000 Quadratkilometern Fläche, würde somit von St. Gallen und von Winterthur aus bedient werden: Stückgutverkehr total auf der Strasse, mit Lastwagen und mit Lieferwagen, und das nur wegen der fehlenden Kostenwahrheit, die den Strassenverkehr gegenüber dem Bahnverkehr so sehr begünstigt! Ich finde das absolut unzumutbar! Es ist auch ein Schlag ins Gesicht der Umweltpolitik des Bundes, ja selbst noch Ihres eigenen Programms «Energie 2000», Herr Bundespräsident, wo man zäh um bescheidene Fortschritte bei der rationelleren Energieverwendung ringt, während hier offenbar diese gleiche Energie bedenkenlos verpufft werden kann.

Es gibt mir zu denken, wenn ich einen bundestreuen, gouvernementalen und absolut gemässigten Regierungsrat – Ihrer Partei übrigens – an einer öffentlichen Veranstaltung im Thurgau sagen höre, der Bund könne sich seine Luftreinhalte-Konzeption an den Spiegel stecken, wenn wahr werde, dass auch dieses Regionalzentrum noch geopfert werden müsse.

Wir sind nicht bereit, das hinzunehmen, nicht nur weil es ökologisch unsinnig ist, sondern weil es ein weiterer Schlag gegen den öffentlichen Verkehr, gegen den Verkehrsknotenpunkt Romanshorn und gegen die öffentlichen Arbeitsplätze im Oberthurgau ist, denn betroffen sind ja nicht nur die SBB, betroffen sind auch der Zoll, das Rangierzentrum und etliche Speditionsfirmen.

Ein weiterer Schlag, nicht der erste: Auch beim Postauswechslungsamt hört man von Abbau sprechen. Beim eidgenössischen Alkohollager ist ebenfalls von Redimensionierungsplänen die Rede. Selbst den Sitz der SBB-Bodenseeflotte hat man nach St. Gallen verlegt und nicht an den See, nicht nach Romanshorn, was doch eigentlich naheliegender gewesen wäre. Was ist das nur für eine Regionalpolitik!

Und noch immer warten wir überdies auf eine dritte Bodenseefähre, deren Bedarf seit Jahren ausgewiesen ist. Nichts geht! Der Schwarze Peter wird offenbar hin- und hergeschoben. Sie, Herr Bundespräsident, haben uns in einer Antwort an Herrn Uhlmann Hoffnung gemacht, und nun schleppt sich diese Sa-

che endlos dahin, obwohl keine Beschwerdeschikanen, keine Umweltverträglichkeitsprüfungen und keine Einsprachen, die Sie sonst beklagen, zu überwinden sind. Es wäre vielleicht durch ein juristisches Gutachten doch nochmals abzuklären, ob aus den Treibstoffzollgeldern nicht eine Finanzierung möglich ist. Meines Erachtens müsste das Artikel 36ter der Bundesverfassung unter Umweltschutzgesichtspunkten erlauben.

Alles in allem – bitte verzeihen Sie, wenn ich aus meinem Herzen keine Mördergrube mache –: Wir fühlen uns in der Ostschweiz und in meinem Kanton hingehalten. Das ist ein unguutes Gefühl. Wir sehen diesen schrittweisen Leistungsabbau, diese schleichende Dezimierung des öffentlichen Verkehrs, die klare Benachteiligung unserer Region. Und noch haben wir nur dieses «Grünbuch» der Groupe de réflexion – aus dem jetzt ein «Rotbuch» geworden ist –, aber wir haben noch keinen neuen Leistungsauftrag. Noch sind die SBB gehalten, den gegebenen Auftrag im Rahmen der Parlamentsbeschlüsse, gestützt auf das Gesetz und auch auf die gefällten Volksentscheide zu erfüllen. Das kann doch eigentlich nicht heissen, dass man dauernd *Faits accomplis* schafft, also vollendete Tatsachen. Das kann auch nicht heissen, dass man alle die Fragen, die sich der Politik und den Politikern aus dem neuen SBB-Konzept heraus stellen, bereits vorweg und höchst einseitig beantwortet. Wir wollen, was den öffentlichen Verkehr in unserer Randregion betrifft, nicht «am ausgestreckten Arm verhungern». Wir wollen auch nicht als Peripherie den Preis für die zentralen Grossprojekte bezahlen, denn es ist ganz klar: je mehr Mittel dort gebunden werden, desto weniger steht der Randregion zur Verfügung. Wir werden uns, gerade weil wir Freunde und überzeugte Verfechter leistungsstarker SBB sind, mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln dagegen wehren, das Opfer einer verkehrten Verkehrspolitik zu werden, die dem Strassenverkehr weiterhin ohne Kostenwahrheit grosszügig freie Fahrt gewährt, während der regionale Schienenverkehr, von einer Renaissance weit entfernt, zunehmend ausgepowert wird.

Schiesser: Kollege Onken hat im Namen der Ostschweiz und vor allem im Namen seines Kantons, des Thurgau, gesprochen. Er hätte über weite Strecken ebensogut für alle Randregionen unseres Landes sprechen können.

Ich will mich kurz fassen: Kollege Bühler Robert hat darauf hingewiesen, dass es für die ganze Schweiz ein gewisses Grundangebot zu sichern gelte. Damit bin ich vollkommen einverstanden. Die grosse Diskussion wird sich aber dann ergeben, wenn es darum geht, festzulegen, wie dieses Grundangebot insbesondere für jene Regionen aussehen wird, die geographisch nicht im Zentrum liegen. Ebenso wurde gesagt, es könne nicht einfach eine Lastenverschiebung im Regionalverkehr zu Lasten der Kantone erfolgen. Auch dieser Aussage ist vorbehaltlos zuzustimmen. Nur muss man sich ganz klar vor Augen halten, dass der Bericht der Groupe de réflexion etwas anderes vorsieht. Auch hier wird Klarheit entstehen, wenn die konkreten Vorschläge auf dem Tisch liegen.

Herr Onken hat darauf hingewiesen, dass aufgrund der Grossprojekte, die beschlossen worden sind, beim Regionalverkehr Abstriche gemacht werden müssen. Ein solcher Zusammenhang wird zwar immer wieder bestritten. Anlässlich der entsprechenden Beschlussfassungen hier im Rat wurde von seiten des Bundesrates erklärt, der Regionalverkehr habe wegen der Neat keine Einbussen zu gewärtigen. Eine solche Position ist heute unhaltbar. Sprechen Sie doch einmal mit dem gewöhnlichen Mann oder der gewöhnlichen Frau von der Strasse. Es wird Ihnen niemand glauben, dass zwischen den Grossprojekten einerseits und dem Abbau beim Regionalverkehr andererseits kein direkter Zusammenhang gegeben sei. Es ist doch offensichtlich, dass die Mittel nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, dass diese Mittel in anderen Bereichen eingesetzt werden müssen und dass demzufolge dort Abstriche gemacht werden, wo sie am leichtesten gemacht werden können, und das ist beim Regionalverkehr.

Ich möchte auch in Zukunft Bundesbahnen haben, die für die ganze Schweiz zur Verfügung stehen, und nicht solche, die nur Teilregionen bedienen, die gleichsam auf zwei «Schwei-

zen» ausgerichtet wären. Das ist nicht meine Vision von den Schweizerischen Bundesbahnen. Und um diese Zukunftsvorstellung geht es hier. Es kann und darf nicht sein, dass am Schluss nur noch die grossen Linien bedient werden, während die Regionallinien von irgend jemandem betrieben werden können.

Ich hoffe sehr, dass aus dem dereinstigen «Grünbuch», das in der Zwischenzeit zu einem «Weissbuch» geworden ist, für viele Randregionen in der Schweiz am Schluss nicht ein «Schwarzbuch» wird. Herr Bundespräsident, ich appelliere an Sie, dafür zu sorgen, dass die Randregionen auch in Zukunft hinreichend versorgt werden, wie es sich für ein vernünftiges Grundangebot gehört.

Huber: Es gibt eine alte lateinische Redensart: «Tres faciunt collegium»: Es braucht drei, um Eindruck zu machen. Ich hätte es mit Kollege Schiesser halten und sagen können: Beim Votum von Herrn Onken substituieren Sie den Thurgau, indem ich «-gau» stehen lasse und einfach «Aar-» voranstelle. Die Konsequenzen wären im Prinzip die gleichen. Ich muss Ihnen sagen, dass es die gleichen Ueberlegungen und Sorgen sind, die uns im Kanton Aargau plagen. Es sind die Probleme, die mich beschäftigen, weil die Rheintallinie, also die Verbindung zwischen der Ostschweiz, der Nordschweiz und der Region Basel, einer offensichtlich gesteuerten Auszehrung unterworfen ist. Das macht uns ausserordentlich grosse Sorgen.

Ich verstehe durchaus, dass gegenwärtig die nationalen und die internationalen Probleme bei Ihnen, Herr Bundespräsident, aber offenbar auch bei der Geschäftsleitung unserer schweizerischen Bahnen im Vordergrund stehen. Aber überlegen Sie doch einmal ganz einfach, welches die Beiträge sind, die – jetzt aus meiner Sicht – der Kanton Aargau geleistet hat, damit Sie das Problem der «Bahn 2000» lösen können. Wir haben die Heitersberglinie realisieren lassen, in einem Zustand von geradezu idealer Zusammenarbeit zwischen dem Bund, den Kantonen und den betroffenen Gemeinden, damit die beiden nationalen Brennpunkte – so etwa aus der Sicht von Herrn Pilet –, nämlich Zürich und Genf, durch den Aargau rascher verbunden werden können. Den Strom dazu beziehen Sie ja nicht vom Mont Soleil, sondern aus den Kraftwerken im Kanton Aargau und auch noch an einigen anderen Orten – auch aus solchen, die Ihnen als Berner Oberländer nahe sind. Und wo, Herr Bundespräsident, wo haben die Zürcher das Terrain für ihren Rangierbahnhof gefunden? Sie haben dieses Terrain in Spreitenbach gefunden, im Kanton Aargau, und haben dort im Prinzip die Möglichkeit geschaffen, um wirklich in der Schweiz und über die Schweiz hinaus ein flexibles System des Transportes von Gütern und von Menschen organisieren zu können.

Nun steht bei uns die Frage des Regionalverkehrs – Kollege Schiesser und Kollege Onken haben das sehr präzise gesehen – ebenfalls im Zentrum der Ueberlegungen. Ich muss Ihnen sagen, dass die Äusserungen, die ich in einem glänzend gestalteten Rechenschaftsbericht – dazu möchte ich den SBB mein persönliches Kompliment aussprechen – auf Seite 9 finde, doch zu gewissen Bedenken Anlass geben. Dort heisst es unter dem Titel «Regionalverkehr erhalten»: «Die SBB sprechen sich grundsätzlich für die Aufrechterhaltung des Angebots beim regionalen Personenverkehr aus. Insbesondere in Ballungszentren ist dieser, in Zusammenarbeit mit Kantonen und Gemeinden, gezielt auszubauen. In schwächer besiedelten Gebieten sind die Betriebsformen konsequent zu optimieren.» Nun muss man nicht hochrangiger Theologe mit allen Fähigkeiten zur Bibelauslegung sein, um diese Sätze auf ihren wahren Gehalt zu reduzieren. Das heisst schlicht und einfach: Der Regionalverkehr wird in den Ballungszentren aufrechterhalten, und in den Randgebieten wird er im Prinzip mehr oder weniger abgeschrieben. Der Begriff der Optimierung, der konsequenten Optimierung, der hier verwendet wird, beinhaltet im Prinzip eine Teilung der finanziellen Lasten zwischen den Kantonen, den Gemeinden und der Eidgenossenschaft.

Ich muss sagen: Ich teile die Meinung meiner beiden Vorredner auch in diesem Punkt, wo sie Ihnen dargelegt haben, dass durchaus die Gefahr besteht, dass die bahnfremde Basis

kippt. Herr Bundespräsident, in unseren Gegenden spürt man sehr viel Enttäuschung. Da ist man ebenfalls der Meinung, dass im Prinzip für die SBB das Netz auf die nationalen Verbindungen reduziert ist und dass die «Dinge am Rand» dort liegengelassen werden, wo sie sind, nämlich wirklich am Rand.

Ich möchte Sie daher sehr ermuntern, dass Sie sich mit den beiden zentralen Bahnproblemen auseinandersetzen, die wir Aargauer gegenwärtig haben, nämlich mit der Seetalbahn zum einen – das Problem haben die Luzerner im übrigen ja mit uns gemeinsam – und mit der Rheintalachse zum zweiten. Wir wissen, dass wir dort, wo wir dem grösseren Ganzen dienen, keine Nachteile erleiden; aber dort, wo wir eigene Bedürfnisse zu befriedigen suchen, stossen wir an Grenzen. Ich frage mich manchmal, ob wir darunter leiden, dass der Kanton Aargau durch einen «Federstrich» in eine Kreisdirektion I und in eine Kreisdirektion II geteilt ist, weil wir – mit anderen Worten – an zwei Stellen ein geneigtes Ohr finden müssen und nicht nur an einer Stelle.

Ich möchte Ihnen ganz offen sagen: Wir freuen uns am Ausbau des Bahnhofes Aarau. Wir sind dankbar, dass dieses lange, lange vernachlässigte Werk in unserer Kantonshauptstadt realisiert werden kann. Wir sind beeindruckt durch die Koordination, durch die Zügigkeit der Arbeiten, die da vorgenommen werden. Aber wir haben andere Probleme, Probleme der Randgebiete, die ich aus aargauischer Sicht hier artikulieren wollte.

Ich bitte Sie, diese Sicht der Probleme nicht zu verdrängen, sondern diesen Problemen genauso nachzugehen wie in den Regionen, von denen meine Kolleginnen und Kollegen gesprochen haben.

Bundespräsident **Ogi**: Ich will zunächst den Herren Bühler Robert und Schüle für ihre Berichterstattung danken. Ich muss annehmen, dass Herr Onken – er hat Herrn Bühler auch für die Berichterstattung gedankt – nicht gehört hat, was Herr Bühler gesagt hat. Herr Bühler hat ganz klar drei Forderungen aufgestellt. Die erste Forderung ist, dass wir die Sparmassnahmen der SBB durchsetzen. Herr Onken, man kann schon fordern, aber so kann man nicht sprechen. Wie ist die Ausgangslage der SBB, und wie hat man in den letzten Jahren die SBB kritisiert, wie wurde von den meisten in diesem Rat gefordert, dass wir sparen sollten? Aber wir müssen davon ausgehen, dass die SBB heute 12 Milliarden Franken Schulden haben. Wir müssen davon ausgehen, dass die SBB im Jahr 2000 – wenn wir nichts tun – 30 Milliarden Franken Schulden haben werden, Herr Onken. Die Frage, die ich Ihnen stellen möchte: Dürfen wir das einfach so «laisser aller, laisser faire, laisser rouler»? Die Verantwortung zwingt uns, das nicht zu tun.

Ich habe am 20. März des vergangenen Jahres eine Groupe de réflexion eingesetzt. Ich habe sie eingesetzt, als klar war, dass die SBB nicht mehr in der Lage waren, den Leistungsauftrag 1987 zu erfüllen. Wir haben diese Gruppe de réflexion nach Gesprächen mit der neuen Generaldirektion der SBB eingesetzt; mit ihr können wir übrigens sehr gut zusammenarbeiten, was Herr Bühler auch schon zum Ausdruck gebracht hat. Wir haben es gemacht, als das Weissbuch der SBB vorlag und als wir einsahen, dass es so nicht weitergehen kann.

Schauen Sie doch einmal die Züge im Kanton Thurgau an, lieber Herr Onken, schauen Sie, wie leer diese umherfahren! Schauen Sie einmal die Rechnung an: Im Regionalverkehr verzeichnen wir rund 60 Prozent der Zugsstunden, und die Erlöse decken etwa 30 Prozent seiner Betriebskosten. So können wir nicht weitermachen.

Wir haben dieser Groupe de réflexion den Auftrag gegeben, nach Sanierungsmöglichkeiten für die SBB zu suchen – das ist genau das, was Sie in diesem Rat immer wieder gefordert haben; lesen Sie das Protokoll nach. Dieser Auftrag entsprang der Sorge um die sich allzu schnell verschlechternde Ertragskraft der SBB, entsprang der Sorge um die rasch wachsende Beanspruchung von Bundesmitteln durch die SBB – es sind heute immerhin rund 4 Milliarden Franken, die jährlich in die SBB investiert werden –, entsprang auch der Sorge um die zunehmende Verschuldung der SBB.

Ich habe die Zahlen genannt: 12 Milliarden Franken. Wenn wir so weiterfahren, sind es dann eben bald über 30 Milliarden Franken Schulden. Ich frage Sie an: Können wir das einfach gehen lassen? Ich meine nein. Wir können das eben nicht gehen lassen. Die SBB sind nicht irgendeine Unternehmung; sie sind ein Betrieb mit zahlreichen öffentlichen Funktionen und Aufgaben. Und diese öffentlichen Funktionen und Aufgaben werden vom Volk zu wenig benutzt, auch im Kanton Glarus, auch im Kanton Thurgau, auch im Kanton Aargau. Ich muss das klar und deutlich sagen. Wir können Ihnen ja die Erfolgsrechnungen der Linien in Ihren Kantone zeigen, dann werden Sie grosse Augen machen.

Es geht niemals darum – dieser Eindruck ist jetzt entstanden –, dass wir die Bundesbahnen demontieren wollten. Im Gegenteil, wir müssen überlegen: Wie können wir diesen Regionen einen angepassten Service sichern, was können wir dort, wo die Bahn noch benützt wird, ausbauen und verbessern? Es geht auch um eine Effizienzverbesserung. Es geht also nicht um Demontage, sondern um eine angepasste Verbesserung dort, wo die Bahn auch benützt wird. Schauen Sie ab sofort jeden Zug einmal genauer an, nicht nur die schöne «Lokomotive 2000», nicht nur die schönen Wagen, sondern schauen Sie auch einmal, wie viele Leute in diesen Zügen sitzen. Dann werden Sie auch wiederum grosse Augen machen. Wir können dort das Angebot verbessern, wo der Zug auch benützt wird.

Ich möchte auch klar sagen: Die Groupe de réflexion – das ist eine Expertengruppe – hat nun einmal die Situation dargestellt, was Sie mehrmals in diesem Rat gewünscht haben (ich bin jetzt etwa zum sechstenmal bei einer SBB-Rechnung dabei). Die Groupe de réflexion ist Ihrem Auftrag nachgekommen: Offenlegung, Transparenz. Wie sieht die Situation der SBB aus? Sie sieht eben schlecht aus.

Die zentrale Frage ist immer wieder: Wieviel sind Sie für die SBB zu zahlen bereit? Sie wurde nicht beantwortet, aber Sie müssen sie jetzt bald beantworten; ich erwähne nur das «Rendezvous» mit dem Leitbild der SBB, das wir Ihnen nächstes Jahr oder vielleicht schon Ende dieses Jahres vorlegen werden. Da werden Sie dann gefordert sein, wenn Sie zu entscheiden haben, welchen Betrag Sie für die SBB zu bezahlen bereit sind. Dann werden wir einen entsprechenden Service aufbauen. Aber diese Frage hat mir bis heute noch niemand beantwortet. Gefordert wird dann das Parlament sein, gefordert wird dann der Bundesrat sein, und gefordert ist auch das Departement, das ist selbstverständlich.

Wir müssen auch zur Kenntnis nehmen, dass uns die Mittel die Möglichkeiten diktieren. Und Sie haben die Budgethoheit. Sie bestimmen, wieviel Geld an die SBB geht. Das möchte ich Ihnen in aller Klarheit in Erinnerung rufen, und ich erinnere an das «Rendezvous» im Dezember beim Budget 1994. Ich kann Ihnen sagen, wir haben vom Departement aus keinen Abbau in bezug auf den nächstjährigen Regionalverkehr vorgeschlagen. Es ist einfach eine Behauptung, zu sagen, wir hätten hier einen Abbau vorgenommen. Wir haben keinen Abbau vorgenommen! Wir werden dann sehen, was Sie in den Finanzkommissionen beschliessen werden. Wir können den heutigen Verkehr aufrechterhalten. Wir können mit Anpassungen Verbesserungen einführen. Das möchte ich doch auch sagen.

Wie geht es weiter mit dem Bericht der Groupe de réflexion? Wir werden nun aufgrund dieses Berichtes ein Leitbild SBB erarbeiten und dem Bundesrat mit Antrag auf Vernehmlassung vorlegen. Dann werden wir uns auch über jene Frage zu unterhalten haben, die Sie als zweite gestellt haben, Herr Bühler Robert, nämlich über die Verlagerung der Kompetenzen bei den Investitionsbeschlüssen auf das Parlament. Ist es richtig, dass bei den SBB alle mitreden wollen, oder wäre es nicht richtiger, wenn man die Kompetenzen vermehrt der Generaldirektion der SBB geben würde? Ich möchte Sie bitten, sich auch diese Frage zu überlegen. Zu viele Köche verderben bekanntlich den Brei. Und ich bin der Meinung, dass die Unternehmung im Rahmen des delegierten Auftrages und der Aufgabe dann auch selbständig handeln sollte und dass nicht immer – jedenfalls fast immer – von der Politik aus Schwierigkeiten gemacht werden sollten.

Ich möchte festhalten, dass wir nach der Vernehmlassung über dieses Leitbild einen Botschaftsentwurf vorlegen werden, den Sie dann im nächsten Frühjahr behandeln können. Bei der Behandlung des Leitbildes durch die eidgenössischen Räte kann auf die Fragen eingegangen werden, die zum Teil schon gestellt wurden: Wieviel SBB? Wieviel Regionalverkehr? Wie sollen die SBB geführt werden? usw. Und schliesslich ist dann auch zu überlegen, welche Anpassungen bei den Gesetzen vorgenommen werden. Ich denke hier an das SBB-Gesetz, an das Eisenbahngesetz usw.

Schliesslich wird es in einem vierten Schritt darum gehen, einen Unternehmensvertrag für die SBB und eventuell auch für die Regionalbahnen zu erarbeiten. Wir sind der Auffassung, dass doch geprüft werden sollte, ob nicht beispielsweise eine Unternehmung im Vallée de Joux diesen Verkehr zwischen Le Brassus und dem See entlang nach Le Pont besser durchführen könnte als eine General- oder Kreisdirektion, die ihren Sitz in Lausanne hat. Daher sollen diese Modelle geprüft werden, nicht zuletzt Sie haben das auch immer wieder gefordert! Die Stunde der Wahrheit wird schlagen, wenn das Leitbild kommt, wenn Sie sehen, wie viele Mittel investiert werden, und wenn Sie zu entscheiden haben, wieviel Geld Sie für die Bahn zur Verfügung stellen wollen.

Sie reden auch immer nur von den Bahnen, aber Sie vergessen: Wenn wir die Bahnen nicht mehr fördern könnten, wenn wir die «Bahn 2000» – auch hier wurde Kritik laut – oder die Neat nicht bauen könnten, würde das Strassennetz ausgebaut. Hier sind noch rund 350 Kilometer zu bauen, und diese 350 Kilometer kosten 20 Milliarden Franken, nachdem wir für die 1500 Kilometer bereits etwa 30 bis 35 Milliarden Franken ausgegeben haben.

Zur Seetalbahn möchte ich folgendes sagen: Der Bundesrat hat sich am 31. August 1992 auf einen Beschluss des Bundesrates aus dem Jahre 1979 abstützen müssen, denn 1979 hat man die Seetalbahn als ein Modell für die Treibstoffzollverwendung vorgesehen. Dann haben der Grosse Rat des Kantons Aargau und der Grosse Rat des Kantons Luzern entsprechende Pläne gutgeheissen. Heute macht man uns den Vorwurf, wir würden für die Seetalbahn 600 Millionen Franken ausgeben, damit 3 Millionen Franken beispielsweise pro Jahr eingefahren werden könnten. Der Bundesrat hat am 31. August 1992 nicht 600 Millionen Franken beschlossen, sondern er hat aufgrund der Beurteilung der Lage für den Vorortsverkehr von Luzern Richtung Hochdorf eine Tranche in der Grössenordnung von 60 Millionen Franken freigegeben. Er hat aber das Zwischenstück zwischen Beinwil und Hochdorf und vor allem den Erlonentunnel nicht freigegeben – ich möchte das deutlich sagen –, weil wir der Meinung sind, dass hier vertiefte Studien und ein vermehrtes Engagement der Kantone notwendig sind, um diesen Anschluss und diese Verbindung zu rechtfertigen.

Der Bundesrat hat im weiteren für die Strecke zwischen Lenzburg und Seon Mittel freigegeben, und das Ganze kostet etwa 100 Millionen Franken. Diese 100 Millionen Franken werden aufgeteilt, indem der Bund ungefähr 60 Prozent durch die Treibstoffzollkasse übernimmt, weil das eine typische «Treibstoffzollbahn» ist, und für den Rest müssen die beiden Kantone aufkommen. Es kann also keine Rede davon sein, dass wir bereits 600 Millionen Franken ausgegeben haben. Für mich ist die Seetalbahn eine Problembahn. An dem Tag, als die Finanzkommission des Nationalrates ihre Motion eingereicht hat, ist ein Knabe überfahren worden. Für die Leute, die in dieser Gegend wohnen, ist das kein akzeptierbarer Zustand. Entweder behebt man diesen Zustand, oder man reisst dieses Trasse ab, aber bei diesem Zustand kann man es nicht belassen! Tatsache ist, dass der Bundesrat bis jetzt etwa 100 Millionen Franken freigegeben hat. Nun haben wir die Motion der nationalrätlichen Finanzkommission. Wir haben jetzt die Arbeiten weitgehend zurückstellen müssen. Diese Arbeiten können also nicht wie geplant vorangehen.

Es ist auch nicht richtig, wenn man nun die Grossprojekte gegen den Regionalverkehr ausspielt. Ich staune, wie Herr Onken sagen kann, es werde bei der Neat, die 14,9 Milliarden Franken kostet, Kostenüberschreitungen geben. Das ist nicht fair! Ich weiss nicht, welche Berater und Ingenieure Sie ange-

stellt haben. Die besten Ingenieure in diesem Land haben das Neat-Projekt geprüft, eine Kostenrechnung angestellt und Zahlen vorgelegt. Ich weiss, jetzt kommen die «Nadelstiche»:

1. Die Geologie sei nicht studiert worden. Lesen Sie einmal die Botschaft! Die Geologie ist in der Botschaft abgehandelt. Wir können nicht in das Berginnere hineinsehen. Aber beim Gotthard und beim Lötschberg hat man Erfahrungen. Man hat auch Sondierbohrungen durchgeführt und festgestellt, dass am Gotthard, im Pioramassiv, gewisse Probleme vorhanden sind. Diese Risiken hat man in der Botschaft beschrieben. Ich möchte Sie doch bitten, diese Botschaft zu lesen.

2. Man hat von Wasserproblemen gesprochen. Auch das Wasser ist in der Botschaft abgehandelt, auch zum Wasser haben wir Ausführungen gemacht.

3. Die 40-Tonnen-Limite: Ein untergeordneter Beamter in Brüssel hat gesagt, man würde wieder den 40-Tonnen-Korridor verlangen. Ich habe bei der CEMT (Conférence européenne des ministres des transports) verschiedene Kollegen gefragt, ob das wieder ein neues Thema sei. Keiner wusste etwas davon. Man kann eine solche Problematik auch herbeireden. Wir haben die Lust am Scheitern entdeckt! Ich sage es noch einmal: Wir wollen nichts mehr lösen, wir sind nicht mehr bereit, die Probleme von vorne anzupacken. So kann man jeden Mut und jedes Engagement in Frage stellen.

Warum haben wir keine jungen Unternehmer mehr in diesem Land? Weil niemand mehr bereit ist, all diese Widerwärtigkeiten, all diese Schwierigkeiten zu überwinden, weil man jedem zu Beginn den Mut nimmt. Das ist die Problematik.

Zur «Bahn 2000»: Als man von Kosten in der Höhe von 16 Milliarden Franken sprach, nachdem das Volk am 6. Dezember 1987 den Betrag von 5,4 Milliarden Franken gesprochen hatte, zogen wir die Bremse – das war auch eine «Vernunftsbremse» – und fragten die SBB: Was können Sie für diese 5,4 Milliarden Franken, inklusive Teuerung macht das ungefähr 8 Milliarden Franken, machen?

Warten Sie jetzt doch ab, Herr Onken! Ich weiss nicht, woher Sie wissen, dass dieses und jenes nicht gebaut werden könne.

Die Anträge der SBB kommen auf Ende des Monats, und wir werden dann sehen, was sie vorschlagen. Die Ostschweiz wird nicht vernachlässigt, darum haben wir im Rahmen der Neat auch den Anschluss der Ostschweiz vorgesehen. Wenn Sie die Neat bekämpfen, bekämpfen Sie auch Ihren eigenen Anschluss. Das möchte ich in aller Klarheit sagen.

Die Vorschläge der SBB zur «Bahn 2000» werden kommen, und dann werden wir weitersehen.

Für die Strecke Olten–Solothurn–Biel–Neuenburg–Yverdonles-Bains–Lausanne wurden seinerzeit 250 Millionen Franken eingeplant, und jetzt kostet das plötzlich 1250 Millionen Franken; ich glaube, Sie hätten uns genau gleich kritisiert, wenn wir das einfach hätten laufenlassen. Wir können uns nicht aus der Verantwortung und «aus dem Auftrag» stehlen, den wir vom Volk bekommen haben.

Zur Neat möchte ich doch sagen, dass die Hochschule St. Gallen eine Studie (datiert vom 13. August 1992) ausgearbeitet hat, die zum Schluss kommt, der Finanzhaushalt des Bundes werde durch die Finanzierung der Neat nicht nachhaltig beeinflusst, auch die Sanierung der Bundesfinanzen werde nicht gefährdet. Die Finanzierung über den Kapitalmarkt sei angesichts des investiven Charakters angebracht. Sie habe keinen Anstieg der Zinsen und keine Verdrängung privater Investitionen zur Folge. Es sind ja gescheite Leute, die das geschrieben haben!

Der Bau der Neat führt zu erheblichen positiven Einkommens- und Beschäftigungswirkungen, die Bund und Kantone entsprechende zusätzliche Steuereinnahmen einbringen. Ich kann nicht begreifen, Herr Onken, dass Sie auf der einen Seite die Grossprojekte kritisieren und auf der anderen Seite sagen, wir seien nicht in der Lage, den Regionalverkehr zu fördern. Wir fördern den Regionalverkehr dort, wo er benützt, gebraucht wird, dort, wo die Züge noch einigermaßen mit Leuten besetzt sind.

In bezug auf Cargo Domizil möchte ich Ihnen sagen, dass noch nichts definitiv entschieden ist. Der Verwaltungsrat der SBB ist daran, das neue Konzept zu studieren. Danach wird

der Bundesrat ebenfalls dazu Stellung nehmen müssen. Wenn Sie die Rechnung der SBB betrachten, dann werden Sie einsehen müssen, dass Cargo Domizil in dieser Form aus finanziellen Überlegungen nicht mehr weiter so betrieben werden kann. Wir brauchen eine Anpassung.

Herr Schiesser hat von einer Vision gesprochen. Ich teile die Auffassung, dass wir auch eine Vision für den Regionalverkehr entwickeln müssen. Im Rahmen des Leitbildes werden wir das tun. Aber auf der anderen Seite müssen wir auch die Modernisierung der Bundesbahnen fördern. Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass uns die Eisenbahnentwicklung in Italien, Frankreich, Deutschland «überrollt» hat. Wenn Sie die schönen Bilder der Pendolini, der TGV und auch der ICE sehen, dann müssen Sie sagen: Wir waren einmal an der Spitze, aber heute sind wir es nicht mehr. Es ist dringend notwendig, dass wir jetzt modernisieren, nachdem auch unsere Transitachsen Höhendifferenzen von bis zu 1200 Metern zu überwinden haben, sonst haben wir keine Chance mehr, im internationalen Eisenbahnverkehr mithalten zu können. Wir brauchen diese Basistunnel, diese neuen Eisenbahnlinien, damit wir international wieder bei den Leuten sind.

Ich kenne die Sorgen des Kantons Aargau, Herr Huber. Ich anerkenne auch, dass wir mit dem Strom des Kantons Aargau, der 60 Prozent seiner Produktion verkauft und auch gut dafür bezahlt wird, fahren. Ich weiss, dass der Aargau ein bahnfreundlicher Kanton ist. Wir haben zwar nicht nur gute Erfahrungen mit dem Huckepack gemacht, aber wir haben die Problematik miteinander regeln können. Ich muss Ihnen einfach sagen – denken auch Sie darüber nach, Herr Huber –: Die Erlöse aus dem Regionalverkehr decken nur rund 30 Prozent der Betriebskosten; diese Schere ist langfristig einfach nicht zu verantworten. Deshalb braucht es diese Analyse der Strecken, und es braucht ein Angebot, das auf die Bedürfnisse der Regionen zugeschnitten ist.

In diesem Zusammenhang halte ich fest, dass wir mit dieser Groupe de réflexion, mit dieser Analyse, dieser Situationsdarstellung eine Offenlegung der Problematik der SBB vorgenommen haben, und jetzt beginnt die politische Knochenarbeit. Jetzt kommen die Entscheide, und da möchte ich Sie alle einladen – auch die Herren Schiesser, Huber, Onken, Bühler Robert –, mitzuhelfen, den SBB die Zukunft zu ermöglichen, die sie verdienen. Sie haben gute Arbeit geleistet. Ich möchte allen Beamten bestens danken. Die SBB sind auch bereit, im Sinne von Herrn Bühler Robert selber Massnahmen zu treffen. Aber wenn ich Ihnen gut zugehört habe, gehen die schon eingeleiteten Massnahmen für Herrn Onken bereits zu weit. Im übrigen hat Herr Onken viel gesagt, was ich gerne mit ihm im Detail besprechen möchte. Auch bei der Bodenseefähre diktiert die Mittel unsere Möglichkeiten. Wir werden prüfen, ob eine Treibstoffzollverwendung möglich ist. Bis jetzt hatten wir den Eindruck, dass das vom Gesetz her nicht möglich ist. Sie sind anderer Meinung. Aber ich kann Ihnen sagen, dass wir seit längerer Zeit mit Kantonen in Verhandlung sind. Der Regierungsrat, der da geschimpft hat – lassen Sie ihn freundlich grüssen –, hat bereits auch in anderen Fällen etwas vorlaut Sachen kritisiert; wir müssen das zur Kenntnis nehmen. Wir versuchen, Lösungen anzubieten, und die Stunde der Wahrheit wird auch für Sie schlagen, wenn ich Ihnen nächstes Jahr – so hoffe ich – das Leitbild präsentieren darf.

Bühler Robert, Berichterstatter: Die Diskussion könnte ein falsches Bild hinterlassen. Im Auftrage der geschlossenen GPK habe ich vorzutragen versucht, dass es uns mit der ersten Forderung – Durchsetzung der Sparanstrengungen – ernst ist. Das fordert aber auch uns heraus. Ich möchte hier festhalten: Auch im Regionalverkehr ist nicht mehr alles machbar, sonst werden wir die SBB nie sanieren können. Es gibt einfachere, wirtschaftlichere Lösungen als solche maximale, überdimensionale grosse Projekte. Ich sage das vor allem deshalb, weil die Direktion jetzt gewillt ist, solche Sparanstrengungen durchzuziehen. Stärken wir dieser Direktion den Rücken!

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 Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

93.3053

Interpellation Flückiger

Grünbuch über die Zukunft der SBB

Livre vert sur l'avenir des CFF

Wortlaut der Interpellation vom 1. März 1993

Im Januar 1993 veröffentlichte die Groupe de réflexion ein Grünbuch über die Zukunft der SBB (Zwischenbericht an den Chef des EVED). Die Groupe de réflexion hat die Absicht, diesen Zwischenbericht mit den interessierten Kreisen und insbesondere mit den Direktoren, welche in den Kantonen für den öffentlichen Verkehr zuständig sind, zu diskutieren. Leider wurde der Bericht nicht auch in französischer Sprache veröffentlicht, was zu vielen Missverständnissen führte. Deshalb bitte ich den Bundesrat, die folgenden Fragen in deutscher, französischer und italienischer Sprache zu beantworten (eventuell schriftlich, obwohl das im Reglement des Ständerates nicht vorgesehen ist).

1. Die Groupe de réflexion geht vom – schwerlich akzeptierbaren – Grundsatz aus, dass die Kantone für den gesamten regionalen Personenverkehr aufkommen (S. 109 des Berichtes). Die Linie Delsberg–Pruntrut würde beispielsweise praktisch nicht mehr bedient. Welche Kosten würden den einzelnen Kantonen entstehen, wenn sie für den Regionalverkehr aufkommen müssten? Welche Form des Finanzausgleichs ist vorgesehen? Und welche tatsächlichen Einsparungen würden erzielt, wenn man von der Gesamtbelastung von Bund und Kantonen ausgeht?

2. Nach den Angaben des Zwischenberichtes würden die Reduktion des Netzes um 17 Prozent und der Abbau des regionalen Personenverkehrs gesamthaft eine Einsparung von 850 Millionen Franken erbringen (S. 110). Wie wurde dieser Betrag errechnet?

3. Da ein bedeutender Teil der Kosten durch die Infrastruktur der Hauptlinien und der grossen Bahnhöfe verursacht wird, würden eine teilweise Aufhebung des Regionalverkehrs und die Schliessung von Nebenlinien den Personalbestand der Hauptlinien nur unwesentlich beeinflussen. Auf diesen Linien müsste das Betriebspersonal auf jeden Fall vorhanden sein,

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.027
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1993 - 18:15
Date	
Data	
Seite	460-466
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 063

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.