

Art. 1*Proposition de la commission*

.... un bénéfice d'entreprise de 270 179 000 francs

*Angenommen – Adopté***Art. 2–4***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

26 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

93.059

PTT. Voranschlag 1993.**Nachtrag II****PTT. Budget 1993.****Supplément II**Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Oktober 1993
Message et projet d'arrêté du 20 octobre 1993Bezug bei der Generaldirektion PTT,
Viktoriastrasse 21, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
Viktoriastrasse 21, 3030 Berne**Piller**, Berichterstatter: In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit fasse ich mich sehr kurz.

Es geht hier um einen Nachtragskredit von 83,9 Millionen Franken, die sich zu 11,7 Millionen Franken auf die Erfolgsrechnung und zu 72,2 Millionen Franken auf die Investitionen verteilen. Dieser Nachtragskredit hat keinen Einfluss auf den Unternehmungsgewinn; die Kompensationen wurden vorgenommen.

Die Finanzkommission empfiehlt Ihnen einstimmig Zustimmung. Es sind keine weiteren Ausführungen mehr zu machen.

Bundespräsident Ogi: Der ehemalige Präsident Ihres Rates hat alles richtig gesagt; ich verzichte auf einen weiteren Kommentar.*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

26 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

93.071

SBB. Voranschlag 1994**CFE. Budget 1994**Botschaft und Beschlussentwurf vom 20. Oktober 1993 (BBI III 1360)
Message et projet d'arrêté du 20 octobre 1993 (FF III 1287)Voranschlag 1994 und Mittelfristplan 1995–1999 der SBB vom 23. September 1993
Budget 1994 et plan à moyen terme 1995–1999 des CFE du 23 septembre 1993Bezug bei der Generaldirektion SBB,
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFE,
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne**Gemperli**, Berichterstatter: Die finanzielle Situation der SBB ist nach wie vor angespannt. Der aktuelle Voranschlag lässt aber etwas Hoffnung für die Zukunft aufkommen.

Im Vergleich zum Budget 1993 steigen die Bundesbeiträge von 2408 auf 2483 Millionen Franken oder um 3,1 Prozent. Aufgrund unseres Beschlusses von vorhin bezüglich der Teuerungszulagen wird sich noch eine weitere Verbesserung von 31,2 Millionen Franken ergeben.

Die Zunahme der Bundesbelastung war in den Vorjahren deutlich über 10 Prozent, und sie beträgt nach dem Budget 1994 nur noch 3,1 Prozent.

Auch das Defizit nach Voranschlag 1994 soll auf rund 234 Millionen Franken, d. h. auf der Höhe von 1993, stabilisiert werden. Hier wird der vorhergehende Beschluss noch eine Korrektur bringen, und zwar auf 203,8 Millionen Franken.

Angesichts der grossen Probleme muss auf einen Infrastrukturbeitrag der SBB auch im Jahre 1994 verzichtet werden. Die gesamten Infrastrukturaufwendungen für 1994 im Betrag von 1420 Millionen Franken gehen somit voll zu Lasten des Bundes.

Zu den wichtigsten Eckwerten des Voranschlages 1994: Der nach den Grundsätzen des Leistungsauftrages 1987 erstellte Voranschlag zeigt in den wichtigsten Hauptpositionen der Unternehmungserfolgsrechnung folgendes Bild:

1. Ertrag. Die Zunahme des Ertrages nach Budget 1994 um 266,1 Millionen Franken oder 4,3 Prozent gegenüber der Rechnung 1992 ist vor allem auf den Personenverkehr zurückzuführen, und zwar mit 108,5 Millionen Franken. Auf die Abgeltungen entfallen 72 Millionen Franken und die Leistungen für die Infrastrukturrechnung 205 Millionen Franken.

Beim Personenverkehr wird sich die Mobilität aus wirtschaftlichen Gründen in den nächsten Jahren eher abschwächen. Bezüglich der Tarife besteht nach Einschätzung der SBB kaum ein Spielraum, weil man davon ausgehen muss, dass die Grenze der Akzeptanz zurzeit erreicht ist.

Die derzeitigen Verbesserungen im Einnahmenbereich sind denn auch im wesentlichen auf die umfangreichen strukturellen Tarifänderungen zurückzuführen, die 1994 umsatzrelevant werden.

Im Güterverkehr muss leider mit einem rückläufigen Ertrag gerechnet werden, der vor allem auf die anhaltende Rezession und auf die grossen Ueberkapazitäten und damit einen starken Preisdruck im Strassentransportgewerbe zurückzuführen ist.

Nach den Annahmen für das Budget 1994 wird das Transportvolumen um 2,5 Prozent zurückgehen, die Verkehrsleistungen sogar um 3,3 Prozent.

Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen setzt sich aus den ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs und des Huckepackverkehrs zusammen. Die im Voranschlag enthaltene Entschädigung im regionalen Personenverkehr von 725 Millionen Franken berücksichtigt den Bundesratsbeschluss vom 23. Juni 1993 in diesem Bereich; er enthält keine Steigerung gegenüber dem Budget 1993. Für den Huckepackverkehr wurde eine Abgeltung von 105 Millionen Franken ermittelt, was 17 Millionen Franken über der Rech-

nung für 1992 bzw. 6 Millionen Franken über dem Budget 1993 liegt.

2. Aufwand. Der Aufwand steigt gegenüber der Rechnung 1992 um 5,7 Prozent von 6336,5 Millionen Franken auf 6700 Millionen Franken – jetzt noch minus die Einsparungen im Personalsektor.

Markant sind die Anstrengungen zur Kostenbegrenzung im Personalsektor. Die entsprechenden Aufwendungen steigen von 3534,6 Millionen Franken 1992 auf lediglich 3640,9 Millionen Franken im Jahre 1994. Das wurde u. a. durch einen Stellenabbau von 1563 Mitarbeitern möglich, womit der Personalbestand gegenüber der Rechnung 1992 um 4,4 Prozent und gegenüber dem Budget 1993 um 4,1 Prozent abnimmt.

Beim Sachaufwand fallen vor allem die tieferen Zinssätze und die geringeren Materialaufwendungen auf Fremdleistungen ins Gewicht.

Andererseits nehmen im neuen Voranschlag die Abschreibungen und die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen spürbar zu – das ist die Folge der früheren Beschlüsse –, und zwar um 15 bzw. um 9,7 Prozent.

Zur Investitionsrechnung noch ein kurzer Hinweis: Der auf die langfristigen unternehmerischen Zielsetzungen abgestützte Voranschlag der Investitionsrechnung enthält die laufenden und die neu zur Ausführung gelangenden Bauten und Anschaffungen von brutto 2206,5 Millionen Franken.

Der ordentliche Voranschlag weist Nettoinvestitionen in der Höhe von 1650 Millionen Franken aus, was der Vorgabe des Bundesrates vom 21. Oktober 1992 zum Voranschlag 1993 der Schweizerischen Bundesbahnen entspricht.

Ich verzichte darauf, alle zusätzlichen Investitionen zu erwähnen, die ausserhalb des ordentlichen Voranschlags getätigt werden. Sie finden diese Investitionen einzeln aufgelistet auf der Seite 20 der entsprechenden Botschaft.

Die verfügbaren Mittel sind vorrangig für die laufende Erneuerung von Anlagen und für die Weiterführung begonnener Bauten und Anschaffungen bestimmt.

Es ist den SBB zugute zu halten, dass sie sehr grosse Anstrengungen unternommen haben, um ein konjunkturgerechtes Budget 1994 zu unterbreiten und die Fehlbeträge nicht unkontrolliert anwachsen zu lassen. Es ist aber nötig, dass weitere Anstrengungen unternommen werden. Die Lösungsansätze müssen zweifellos grundsätzlicher Natur sein. Hierfür bieten die Empfehlungen der Groupe de réflexion zur Ablösung des Leistungsauftrages die notwendigen Diskussionsgrundlagen. Es ist aber nicht zu übersehen, dass die Lösungen nicht einfach so auf der Hand liegen. Müssen die SBB als Unternehmen reformiert und schlanker gemacht werden, wird das den politisch Verantwortlichen einiges an Mut abverlangen.

Die Finanzkommission beantragt Ihnen einstimmig, den Entwurf zum Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 gemäss den Anträgen der Kommission zu genehmigen.

Danioth: Das Engagement des Bundes im Bereich unserer Staatsbahn steht – Sie haben es aus den Zahlen meines Vordrögers gehört – klar im Zeichen eines Trendbrüches. Zwar soll der bisherige Abgeltungsbeitrag des Bundes an die SBB für den Regionalverkehr gesamthaft auf 725 Millionen Franken plafoniert werden; er wird also immerhin um 70 Millionen über den Zahlen des Bundesfinanzplanes liegen. Indessen zeigt die Unternehmungserfolgsrechnung erste Folgen der Rosskur, welche unserem Sorgenkind verordnet worden ist. Das spüren einmal die Kunden, sei es an schlechteren Anschlüssen, sei es am Abbau vielfältiger Leistungen bei stets höheren Tarifen. Das spüren aber auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB am eigenen Leib mit den Einsparungen im Personalbereich auf allen Ebenen und vor allem dem geplanten Abbau von rund 1000 Stellen im Zugsbegleitungsdienst. «Schlankere» SBB können auch zu schwächeren und weniger leistungsfähigen SBB werden. Was nützt es, wenn ein kalter Abbau im regionalen Personenverkehr forciert wird und damit auch im Fernverkehr viele Kunden verlorengehen?

Trotzdem gibt es – das möchte ich ganz klar betonen – zur neuen Strategie der SBB-Spitze, die unverkennbar den Stempel einer Ueberlebensstrategie trägt, auch nach Auffassung

der ständerätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen wohl keine realistische Alternative. Das müssen wir hier im Parlament sehen, und das müssen auch die Kritiker sonder Zahl einsehen, die im Lande herum mit Wehklagen auf die Umstrukturierungen reagieren.

Meine Bedenken und jene vieler anderer bestehen vor allem darin, dass mit dem vom Bundesrat erteilten Sparauftrag in die Abgrenzung der Verantwortlichkeitsbereiche von Bund und Kantonen eingegriffen wird und vollendete Tatsachen geschaffen werden, bevor das Parlament darüber Beschluss fassen kann. Ich erwähne die Ueberprüfung der 34 Linien, deren Grenzkostenrechnung unter 50 Prozent liegt, was an und für sich nicht zu beanstanden ist, ebenso wenig wie die diversen Umstellungen auf Busbetrieb. Dies alles muss jedoch unter dem Motto der Angebotsoptimierung erfolgen und darf nicht als stiller Abschied aus dem Leistungsauftrag verstanden werden.

In diesem Sinn hat sich die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen mit den längerfristigen Entwicklungen befasst. Sie ist der Auffassung, dass die Vorschläge der Groupe de réflexion realistische Diskussionsgrundlagen für einen neuen Leistungsauftrag darstellen und nun auch ernsthaft in die politische Entscheidungshierarchie einbezogen werden müssen. Ein vermehrtes Engagement der Besteller von Regionalverkehrsleistungen ist sicher unumgänglich. Das müssen und werden auch die Kantone einsehen. Andererseits ist aber zur Vermeidung neuer wirtschaftlicher Disparitäten ein wirksames Netz von Finanzausgleichsleistungen bereitzustellen, dies nebst der Aufrechterhaltung der Tarifannäherung für Berggebiete und für schwächer besiedelte Regionen. Als zentrale Aussage gilt es jedoch zu beachten, dass der Bund für die nationale Bahninfrastruktur die volle, auch die finanzielle Verantwortung weiterhin übernehmen und dafür ertragskraftabhängige Benützunggebühren verlangen soll. Ich verweise auf Seite 147 des Schlussberichtes der Groupe de réflexion.

Noch ein anderes Anliegen: Die dieser Tage publizierte Studie des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen hat eigentlich nur das bestätigt und mit Zahlen belegt, was man gemeinhin schon wusste. Unsere Mobilität ist – rechnet man die Gefahren für Dritte, sprich Unfälle, und die Belastung der Umwelt ein – zu billig; allerdings sehr unterschiedlich für Strasse und Bahn. Dabei partizipiert der Strassenverkehr jährlich mit 93 Prozent an den externen Kosten von 2 Milliarden Franken.

Im Lichte dieser Zahlen verwundert es nicht, dass der Gütertransport mit der Bahn weiterhin rückläufig ist. Nach Auffassung des Präsidenten der Generaldirektion liegt er in der gleichen Grössenordnung wie vor 20 Jahren. Ob dies allein als rezessionsbedingt zu erklären ist, muss bezweifelt werden. Angesichts der verschlechterten Konkurrenzlage gegenüber dem Strassenverkehr mit um 20 Prozent tieferen Preisen im internationalen Gütertransit darf man kurzfristig keine Hoffnung auf Verbesserung der Ertragslage hegen – auch durch den Huckepackverkehr nicht, wenn man die hierfür vorgesehene Abgeltung von über 100 Millionen Franken mit berücksichtigt. Aus diesen Ueberlegungen – ich muss es leider erneut betonen – erweist sich die offenbar doch zu wenig griffige und bislang verfassungsmässig nicht abgestützte Umlagerungspolitik Strasse/Schiene des Bundesrates weiterhin als Schwachpunkt unserer internationalen Verkehrspolitik. Ich hoffe nur, dass sie nicht zur Achillesferse der Neat werde. Und unserem dynamischen Verkehrsminister möchte ich ja das Schicksal des griechischen Helden wirklich ersparen! Für die Auseinandersetzungen zwischen dem Verkehrs- und dem Finanzminister stellt diese Frage auf jeden Fall einen sehr wichtigen Faktor dar, denn damit steht und fällt die Auslastung dieses grössten verkehrspolitischen Investitionsvorhabens unseres Landes.

Ich bin überzeugt, dass wir um seriöse Auseinandersetzungen mit der Kostenwahrheit nicht herumkommen werden. Ich möchte vor allem auch an die Wirtschaft appellieren; das muss in ihrem Interesse liegen. Denn nur ein nach marktwirtschaftlichen und mehr marktorientierten Grundsätzen geprägter Verkehrsmarkt wird eine erfolgreiche Bewältigung des Verkehrsvolumens bewirken können. Dabei gehe ich mit der Grundphilosophie unseres Verkehrsministers durchaus einig – das

möchte ich am Schluss meiner Präsidentschaftszeit in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen sagen –, wonach wir sinnvolle Rahmenbedingungen für eine effiziente, raumsparende und umweltschonende sowie kostendeckende Verkehrsbewältigung schaffen müssen.

In diesem Sinn möchte ich Ihnen ebenfalls Zustimmung zum Budget der SBB empfehlen.

Bloetzer: Wer den Voranschlag der SBB und die darin enthaltene Geschäftspolitik beurteilen will, muss dies anhand der Ziele der Verkehrspolitik des Bundes tun. Diese Zielsetzung lautet wie folgt: «Das schweizerische Verkehrssystem soll mit der Befriedigung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse den grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum qualitativen Wachstum leisten, dies, ohne die Mobilität künstlich zu erhöhen.»

Im Sinne dieser Zielsetzung hat das Departement die Handlungsprioritäten formuliert. Sie lauten: «Das Verkehrswachstum ist in Grenzen zu halten; die Verkehrsträger sind koordiniert auszubauen; der Verkehr ist möglichst umweltschonend, energie- und raumsparend sowie effizient zu bewältigen; die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs ist zu verbessern, und dessen direkte und indirekte Subventionierung ist abzubauen.»

Ich kann mich dieser Zielsetzung und den Prioritäten im wesentlichen anschliessen. Probleme sehe ich lediglich bei der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs, insbesondere was den Regionalverkehr anbetrifft. Aus der Sicht des Föderalismus und der Solidarität ist es ein schwerwiegender Fehler, die Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr vorwiegend zu Lasten des Regionalverkehrs vorzunehmen. Bei den Sparmassnahmen im Bereich des Regionalverkehrs der Randregionen stehen die effektiven Einsparungen sehr oft in keinem Verhältnis zum viel grösseren regionalpolitischen Schaden, den sie bewirken.

So machen zum Beispiel die Einsparungen der Investitionen, welche die SBB mit der Aufhebung der Linie St-Maurice–St-Gingolph (Tonkin) theoretisch erwarten, nur etwa 3 Prozent der Investitionen aus, welche im Jahre 1992 auf der Simplonlinie zwischen Brig und St-Maurice getätigt wurden. Solche Massnahmen bringen einerseits wohl kleine Einsparungen, auf der anderen Seite aber haben sie zur Folge, dass kurz-, mittel- und langfristig eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Regionen verhindert oder erheblich erschwert wird.

Ein minimales Angebot an öffentlichem Verkehr in den Randgebieten ist eine unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes wirtschaftliches Wachstum, für den Ausbau der sozialen Gerechtigkeit, für die Erhaltung einer gesunden Umwelt, aber auch für eine zukunftsgerichtete Raumplanung und eine harmonische Nutzung des Bodens. Sparmassnahmen auf Kosten des Regionalverkehrs in den Randgebieten finden um so weniger Verständnis, als die Pro-Kopf-Ausgaben des Bundes für das Defizit des Regionalverkehrs der SBB in den finanzstarken Kantonen oft ein Mehrfaches derjenigen in den finanzschwachen Kantonen ausmachen.

Der Departementsvorsteher, Bundespräsident Ogi, wiederholt immer wieder, die SBB gäben keinen Zug auf, den die Passagiere nicht selber aufgegeben hätten. In Tat und Wahrheit ist es vielerorts so, dass die SBB im Regionalverkehr in den letzten Jahrzehnten die notwendigen Investitionen nicht getätigt haben, die erforderlich gewesen wären, um diesen Linien die notwendige Attraktivität zu erhalten. Lange bevor die Passagiere Züge aufgegeben haben, haben die SBB im Regionalverkehr ganze Linien vernachlässigt und aufgegeben. Der regionalpolitische Schaden, der dadurch entstanden ist, steht in keinem Verhältnis zu den erzielten Einsparungen.

Mein Anliegen ist es, dass der Bund Lösungen aufzeigt, damit das vorgesehene Bestellersystem effektiv auch finanziell realisiert werden kann, dies nicht nur in den finanzstarken, sondern vor allem auch in den finanzschwachen Kantonen und Regionen. Das ist ein Gebot der Stunde, wenn wir die Grundwerte des Föderalismus und der Solidarität in unserem Lande nicht in Frage stellen wollen.

Bundespräsident Ogi: Es geht noch 2222 Tage bis zum Jahr 2000. Nur noch – ich sage das ganz bewusst, damit Sie sich Überlegungen machen, ob unser Fahrplan in Sachen «Bahn 2000» und in Sachen Neat stimmt. Ich sehe einige Gesichter, die mir eine Antwort geben. Zum Teil teile ich Ihre Meinung, zum Teil teile ich sie nicht. Wir haben die Aufgabe, heute wie auch in 2222 Tagen dafür zu sorgen, dass wir unserem Volk einen effizienten, einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen.

Wir sind keine Fruchtsafffabrik, die die Produktion je nach Bedarf anheben oder herunterschalten kann. Wir haben den Verkehr für das Jahr 2000 und für das Jahr 2020 vorzubereiten. Deshalb müssen wir auch in dieser Situation weiterhin investieren können. Unser Land verfügt über ein gut funktionierendes, aber leider – ich muss Ihnen das ganz klar sagen – zu wenig benutztes System des öffentlichen Verkehrs. In diesem Verkehrssystem ist aber ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen zu sehen. In diesem Sinne müssen wir immer mit der Zeit gehen und an die Zukunft denken, aber wir müssen den öffentlichen Verkehr attraktiv erhalten, und das heisst auch hier: Wir müssen investieren.

Aber: Die Bahnen im allgemeinen und die SBB im besonderen haben gravierende strukturelle Probleme. Sie produzieren zum Beispiel mit einem in vielen Teilen alten – sogar uralten – Produktionssystem. Wir haben zum Teil Infrastrukturen, die 100 Jahre und älter sind, zum Teil auch Eisenbahnwagen, die aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg stammen und noch im Verkehr sind. Damit kann man natürlich das Angebot nicht attraktiv genug gestalten. Das Ganze ist nie als Einheit konzipiert und kann damit auch schwer optimiert werden. Gut die Hälfte ihrer Produkte setzen die SBB auf Märkten ab, in welchen sie unter gegebenen Marktbedingungen keine Chancen haben, konkurrenzfähig zu sein. Das gilt insbesondere für den regionalen Personenverkehr und in beschränkter Masse auch für Teile des Güterverkehrs.

Wenn ich den Regionalverkehr anspreche, dann möchte ich Herrn Bloetzer einiges in Erinnerung rufen: Die Betriebsleistungen an den Regionalverkehr betragen 514 Millionen Franken im Jahre 1988, 725 Millionen Franken 1993. Der Zuwachs – ich sage das hier ganz klar und bewusst – beträgt 41 Prozent. Für dieselbe Periode betrug die Teuerung 25 Prozent. Würde man zu den 725 Millionen Franken noch die Infrastrukturkosten hinzuzählen, betrüge die Bundesbelastung allein für den Regionalverkehr der SBB – nur der SBB – über 1 Milliarde Franken. Wenn wir die KTU-Leistungen und auch die PTT-Leistungen im öffentlichen Verkehr, ohne die Infrastrukturkosten, dazuzählen, würde das 1,3 Milliarden Franken ausmachen.

Jetzt muss ich Ihnen – nachdem ich in diesem Rat schon andere Töne gehört habe; man wollte das Budget zurückweisen, man wollte die Rechnung zurückweisen – den Spiegel vor die Augen halten, und zwar auch in bezug auf den Regionalverkehr. Die Auslastung des Regionalverkehrs beträgt heute im Gesamtverkehrsbereich gesehen 17 Prozent. Circa 42 Prozent aller Zugleistungen der SBB werden aber im Regionalverkehr erbracht. Der Durchschnittserlös der Regionalzüge der SBB beträgt 7 Franken pro Zugkilometer, die Durchschnittskosten dagegen betragen 21 Franken pro Zugkilometer. Damit haben wir eine unterdeckte Vollkostenrechnung von 14 Franken pro Zugkilometer.

Nach all dem, was Sie in letzter Zeit gefordert haben, mussten die SBB und mein Departement handeln, und wir haben gehandelt. Jetzt befinden wir uns auf einer Gratwanderung: Für die einen gehen wir zu weit, für die anderen gehen wir noch immer zu wenig weit. Die Frage, was die SBB einmal kosten dürfen, muss gelegentlich beantwortet werden.

Die strukturellen Probleme werden zurzeit noch erheblich durch die konjunkturellen Schwierigkeiten überlagert. Die Leistungen des Bundes im Jahre 1992 betragen: für den Regionalverkehr 670 Millionen Franken, Huckepack 88 Millionen Franken, Beitrag an die Infrastruktur 1215 Millionen Franken. Das ergibt 1990 Millionen Franken, die wir ausgelegt haben. Die Budgets haben in den letzten Jahren immer um über 10 Prozent zugenommen. Aufgrund Ihrer Bemerkungen haben wir nicht so weiterfahren können.

Wir müssen auch gestehen, Herr Daniöth, dass die SBB mit dieser Entwicklung zu einem Haushaltsrisiko geworden sind. Diese finanzielle Entwicklung ist nämlich in die manifeste Finanzkrise sämtlicher öffentlicher Hände eingebettet. Deshalb ist sie zu einer eigentlichen Bedrohung für die gute Substanz des öffentlichen Verkehrs geworden. In dieser Situation musste das EVED, wie Sie das gesagt haben, hier korrigierend einwirken. Die grundsätzliche verkehrspolitische Diskussion hat nach der Publikation des Berichtes der Groupe de réflexion jetzt eingesetzt. Bis sie in konkrete Massnahmen einmündet, vergehen im besten Falle noch anderthalb Jahre.

Wir konnten nicht warten. Die SBB haben nicht gewartet; sie haben das Problem mutig in Angriff genommen. Trotz dieser Schwierigkeiten gehen die SBB davon aus, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs nach wie vor eine strategische Option bleiben muss, d. h. insbesondere, dass in das System des öffentlichen Verkehrs auch in Zukunft investiert werden muss. Wir verfügen über ein sehr altes Schienennetz. Wir verfügen im Vergleich zum Ausland nicht mehr über die Goldmedaille!

Angesichts dieser Tatsache und der dadurch hervorgerufenen Folgekosten ist ein Nullwachstum oder ein Wachstum nur in der Höhe des Bruttosozialproduktes der Leistungen des Bundes für die SBB schlicht und einfach nicht möglich. Die Schlussfolgerung aus dieser Lageanalyse ist deshalb klar. Die Generaldirektion der SBB und mein Departement wollen alles in ihrer Kompetenz Liegende tun, um diese unheilvolle finanzielle Entwicklung auf ein noch tragbares Mass hinunterzubringen. Als Ziel haben wir uns gesetzt, die Zuwachsrate der Bundesleistungen auf deutlich unter 10 Prozent pro Jahr zu senken. Dieses Jahr sind es 3 Prozent, nicht zuletzt aufgrund dessen, was Sie hier in diesem Saal gefordert haben.

Die notwendigen Aktionen gruppieren sich in vier Schwerpunkte:

1. Die Produktivität ist zu steigern, und die Qualität ist zu verbessern. Ich darf Ihnen sagen, die SBB geben keinen Zug auf, der von den Leuten, die an dieser Linie wohnen, nicht schon aufgegeben wurde – doch, doch, so ist es, Herr Onken.

2. Wir müssen mit Vernunft investieren. Mit Vernunft investieren heisst aber auch die Neat bauen und diese Neat nicht jetzt – in der Rezession – wieder schubladisieren. Hier schaffen wir Werte, weil wir keine Fruchtsaftfabrik sind, sondern den Verkehr ab 1999 bis ins Jahr 2030 organisieren müssen. Wir brauchen auch die «Bahn 2000». Wir müssen investieren.

3. Wir müssen die Reform der Unternehmung angehen und durchsetzen, auch gegen alle Widerstände. Nicht jedes Lüftchen darf uns davon abhalten.

4. Wir müssen die Substanz der Bahn erhalten. Das ist sehr wichtig. Für das Vorgehen haben wir klare Prioritäten gesetzt. Wir müssen aufgrund dessen, was Sie in den letzten sechs Jahren gefordert haben – ich habe bis jetzt als Departementsvorsteher sechs Budgets und sechs Rechnungen in diesem Saal vertreten dürfen –, in bezug auf das Angebot «schlanker» werden. Dort, wo es benützt wird, soll es beibehalten werden; dort, wo es nicht benützt wird – das muss man den Leuten klar und deutlich sagen –, kann man nicht jede halbe Stunde oder jede Stunde einen Zug fahren lassen.

Wir müssen die Reform der Unternehmung erreichen, wie das Herr Daniöth gesagt hat, und die Kostenwahrheit anstreben, damit wir gleich lange Spiesse im Verkehr haben. Aber Sie haben ja die Begleitmusik gehört und haben die Kommentare gelesen, als wir kürzlich die Grundlagen zur Kostenwahrheit im Verkehr publiziert haben. Wir sind auf diesem Wege; aber ich möchte Sie daran erinnern, dass am 20. Februar 1994 die Stunde der Wahrheit schlagen wird, wenn es um Autobahnvignette, Schwerverkehrsabgabe und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe geht. Ich möchte Sie bitten, dann an die Worte, die Sie hier formuliert haben, zu denken und sich entsprechend einzusetzen. Auch die Alpen-Initiative und das Luftfahrtgesetz seien nicht vergessen. Von oben nach unten gesehen würde das bedeuten: dreimal ja, einmal nein und dann beim letzten Punkt wieder ja. Das wäre das richtige.

Mit dem Bericht der Groupe de réflexion wird ein neuer Kurs eingeleitet. Der sichtbare und zusammenfassende Ausdruck dieses neuen Kurses ist eine eigentliche Umpolung der mittel-

fristigen Planung. Im Vergleich mit dem letztjährigen Mittelfristplan kommt das vor allem in den Planwerten in den Bereichen Güterverkehr, Abgeltung, Zinsen, Personalbestand und Personalaufwand, Investitionen, Produktivität und schliesslich, oder insbesondere, bei der Belastung des Bundes zum Ausdruck.

Zu den Zuwachsraten der gesamten Bundesleistungen – Herr Gemperli hat die Eckdaten erwähnt – möchte ich noch ergänzend folgendes festhalten:

1. Natürlich ist der Beschluss von heute morgen in Sachen Teuerungsausgleich an das Bundespersonal noch nicht berücksichtigt. Aber im Voranschlag 1993/94 der SBB beträgt die Zuwachsrate im Vergleich zum letzten Jahr noch 3,1 Prozent. Wir können den Auftrag damit ausführen.

2. Beim Mittelfristplan 1995–1999 umfasst die Erhöhung noch 4,6 Prozent.

Nicht zuletzt aufgrund dessen, was Sie hier immer gefordert haben, muss folgendes Motto gelten: «Mehr Leistung für weniger Geld.» Wir werden uns mit diesem Motto auseinandersetzen. Wir werden das erreichen. Wir haben nicht mehr 2222 Tage Zeit, sondern wir müssen sehr rasch handeln, und ich bitte Sie somit um Ihre Unterstützung.

Schiesser: Das Votum von Herrn Bundespräsident Ogi veranlasst mich zu einer kurzen Bemerkung.

Wir könnten im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen verschiedene Themen aufgreifen; es geht nicht nur um den Regionalverkehr, es ginge auch um die Frage der Zugsbegleitung, um die Frage der Personalpolitik und weiteres mehr. Angesichts der fortgeschrittenen Zeit will ich darauf verzichten; es wird andere Gelegenheiten geben, um auf diese Punkte einzugehen und sie einlässlicher zu diskutieren.

Erstens: Herr Bundespräsident Ogi hat ausgeführt, dort, wo das Angebot im Regionalverkehr benützt werde, werde dieses Angebot weiterhin aufrechterhalten; wo es nicht mehr benützt werde, werde es abgebaut. Hier würde sich natürlich die Frage stellen: Um welches Angebot geht es hier eigentlich? Es ist selbstverständlich, dass man nicht halbstündlich einen Zug fahren lassen kann, wenn dieser Zug nicht benützt wird. Die entscheidende Frage wird aber sein: Wo ist die Grenze erreicht, bei der das Angebot derart unattraktiv wird, dass es überhaupt nicht mehr benützt wird? Auf diesen Punkt werden wir irgendwann einmal sehr ausführlich eingehen müssen.

Zweitens: Man kann natürlich nicht verlangen, dass in entfernteren Regionen die Züge so besetzt sind wie zwischen Bern und Zürich. Das ist völlig ausgeschlossen. Sie können nicht verlangen, dass von Linthal aus am 30. Dezember volle Züge nach Ziegelbrücke fahren. Auch die Erschliessung entfernterer Regionen ist Sache des Bundes und gehört zu den Aufgaben der Bundesbahnen. Herr Bundespräsident, ich bin mit Ihnen einverstanden, dass diese Haltung etwas kostet. Wir sind bereit, dafür zu Lasten des Bundes etwas auszugeben.

Drittens: Ich gehe mit Ihnen einig, dass man im Regionalverkehr gewisse Veränderungen vornehmen, gewisse Einschränkungen akzeptieren muss. Darum werden wir nicht herumkommen. Ich bin überzeugt davon, dass es verschiedene Regionen gibt, die geschäftsbereit wären, die aber befürchten, dass man für den Fall, dass man den kleinen Finger gibt, am Schluss die ganze Hand hingeben muss. Von seiten der SBB muss garantiert sein, dass solchen Regionen, die zu Konzessionen bereit sind, in einem nächsten Schritt nicht zusätzliche Einschränkungen auferlegt werden. Hier wäre ein klares Zeichen seitens der SBB erforderlich. Ich bin überzeugt, dass ein solch klares Zeichen dazu verhelfen würde, einvernehmliche Lösungen im Bereich des Regionalverkehrs zu finden.

Ich bitte Sie, Herr Bundespräsident, dafür besorgt zu sein, dass derartige Zeichen gesetzt werden.

Bundespräsident Ogi: Ich möchte Ihnen trotz allem für heute nachmittag und für den Abend zur Präsidentenfeier in Zürich einen guten Appetit wünschen!

Ich habe für die Ausführungen von Herrn Schiesser Verständnis, aber Sie müssen auch Verständnis für den Bundesrat ha-

ben, nicht zuletzt aufgrund dessen, was nicht Sie persönlich, aber was Ihr Rat immer wieder von uns gefordert hat! Wir haben die nationalen Interessen im Auge zu behalten, d. h. aber, dass wir auch die nötige Sensibilität für Rand- und Berggebiete entwickeln müssen.

Im Eisenbahngesetz, dessen Revision der Bundesrat vor drei Wochen genehmigt hat, sind eine Umverteilung der Finanzierung sowie eine bessere Koordination mit den Kantonen, auch im Bereich des Regionalverkehrs, vorgesehen.

Sie dürfen dieser Aussage aber nicht entnehmen, dass das jetzt, weil wir Haushaltneutralität anstreben, zu Lasten der Kantone gehen soll. In die zukünftige Abgeltung soll also auch die Tarifannäherung eingebaut werden, und im Rahmen dieser Gespräche wird es möglich sein, auf solche Probleme, wie Sie sie erwähnt haben, einzugehen und solche Zeichen, wie Sie sie verlangt haben, zu setzen – wenn man auf beiden Seiten, also auch auf Ihrer Seite, vernünftig ist.

Grundsätzlich ist es richtig: Wenn die Züge Linthal–Ziegelbrücke leer hin- und herfahren und die Glarner die Strasse benutzen – man muss sich fragen, ob es vernünftig ist, von den SBB immer zu fordern; Herr Gemperli hat am Schluss wieder gesagt, die Anstrengungen müssten weitergehen –, muss entweder die Regierung helfen, diese Zugslinie aufrechtzuerhalten, oder wir müssen nach anderen Lösungen suchen.

In diesem Sinne sind wir Gesprächsbereit, und Sie können uns auch etwas Vertrauen schenken. Wir sind für das Problem sensibilisiert, aber wir können jetzt nicht eine Ausnahme machen, nachdem Sie jahrelang gefordert haben, die Rechnung der SBB sei in Ordnung zu bringen (ich muss Sie daran erinnern: die Schuld der SBB beträgt 12 Milliarden Franken). Wenn wir so weitermachen, wird diese Schuld im Jahre 2000, also in 2222 Tagen, auf 30 oder 35 Milliarden Franken angewachsen sein. Da können wir nicht mehr mitmachen, und deshalb müssen wir überall ansetzen, überall nach Sparmöglichkeiten suchen, und überall müssen wir einen auf die Region und das Bedürfnis der Region ausgerichteten Verkehr konzipieren und von den hohen Ansprüchen wegkommen, die wir einmal hatten – praktisch halbstündliche Verbindungen in der ganzen Schweiz.

Gemperli, Berichterstatter: Ich kann mich im Zusammenhang mit dem Mittelfristplan 1995–1999 sehr kurz fassen, nachdem in der vorausgegangenen Diskussion einiges, was die mittelfristige Entwicklung betrifft, bereits vorweggenommen worden ist.

Für die Mittelfristplanung der SBB trifft meines Erachtens das Stichwort «Neuorientierung im schwierigen Umfeld» zu.

Die Lage der SBB im Planungszeitraum ist durch strukturelle Probleme charakterisiert, die bedingen, dass sich die Kosten/Ertrags-Schere öffnet. Die Hauptpunkte, die eben diese Entwicklung bedingen, sind vom Herrn Bundespräsidenten vorher bereits angeführt worden. Ich rufe sie noch einmal in Erinnerung: unkoordiniert gewachsenes und überaltertes Produktionssystem; Tätigkeit der SBB in Märkten, die kaum Chancen für ein ausgeglichenes Rechnungsergebnis bieten; und schliesslich Kumulation von Nachholbedarf, Substanzerhaltung und Ausbau, d. h. Investitionen mit wachsenden Investitionsquoten und entsprechenden Folgekosten. Das bewirkt, dass der «return on investment» ungenügend wird.

Wir müssen auch berücksichtigen, dass die SBB mindestens während eines Teils des Planungszeitraumes stark von der Rezession betroffen werden. Wir haben stagnierende Erträge im Personenverkehr und Einbrüche im Güterverkehr. Deshalb kann im Rahmen des Mittelfristplanes nicht mit substantiellen Ertragerhöhungen gerechnet werden. Andererseits sind sich die SBB im klaren, dass sie sich mitten in einem harten Verteilungskampf um die öffentlichen finanziellen Mittel befinden.

Unter Würdigung dieser Elemente und angesichts der Tatsache, dass die Bundesleistungen, einschliesslich Fehlbeträge, zwischen 1987 und 1992 jährlich um 13,3 Prozent angestiegen sind, haben die SBB in ihrer Mittelfristplanung – das ist die zentrale Aussage – folgende Zielsetzung formuliert: substantielle Senkung der Bundesleistungen mittels wirksamer Rationalisierungsmassnahmen. Das steht im Zentrum dieser Mittelfristplanung. Die bisherigen Mittelfristpläne waren hinsichtlich

aller Leistungs- und Ertragsparameter auf Expansion ausgerichtet.

Aufgrund dieser neu formulierten Zielsetzung ist eine eigentliche Umpolung vorgenommen worden.

Finanzpolitisch steht eine Grösse im Zentrum: die jährliche Zuwachsrate. Die jährliche Zuwachsrate der gesamten Bundesleistungen, inklusive Fehlbeträge, konnte im Planungszeitraum auf 4,6 Prozent gesenkt werden. Das entspricht noch nicht vollständig dem Wachstum des Bruttosozialproduktes, aber es ist meines Erachtens ein entscheidender Beitrag zur Gesundung.

Noch eine absolute Zahl: Verglichen mit dem letztjährigen Mittelfristplan hat sich in der neuen Planung die finanzielle Belastung des Bundes gegen Ende des Planungszeitraumes um rund 340 Millionen Franken vermindert. Basis für diese Trendumkehr bildet ein ausserordentlich ambitioniertes Programm zur Kostensenkung einerseits und zur Produktionssteigerung andererseits. Gleichzeitig wird aber – damit, glaube ich, kann man einige der Votanten beruhigen, die sich vorher geäussert haben – angestrebt, die Grundsatzsubstanz des Netzes und der Angebote der SBB zu erhalten und weiterhin auch eine vernünftige Expansionspolitik zu betreiben.

Die SBB gehen davon aus – das wird, so glaube ich, auch von diesem Rat mitgetragen –, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs nach wie vor eine zentrale strategische Option schweizerischer Politik bleibt.

Ich bitte Sie im Namen der Finanzkommission, von diesem Mittelfristplan Kenntnis zu nehmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

.... einem Aufwand von 6668,2 Millionen Franken und einem Ertrag von 6466,6 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 201,6 Millionen Franken

Abs. 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 2

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

.... approuvé. Il accuse un déficit de 201,6 millions de francs, les charges atteignant 6668,2 millions et les produits 6466,6 millions de francs.

Al. 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 3, 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

28 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

93.032

Standseilbahn Saint-Luc–Tignousa. Konzession

Funiculaire Saint-Luc–Tignousa. Concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 15. März 1993 (BBI I 1561)
Message et projet d'arrêté du 15 mars 1993 (FF I 1456)
Beschluss des Nationalrates vom 20. September 1993
Décision du Conseil national du 20 septembre 1993

Antrag der Kommission
Eintreten
Proposition de la commission
Entrer en matière

Bloetzer, Berichterstatter: Bei dieser Vorlage geht es darum, eine Konzession für die Standseilbahn Saint-Luc–Tignousa im Val d'Anniviers zu erteilen. Die Sesselbahngesellschaft Saint-Luc-Bella Tola AG betreibt im Raum von Saint-Luc eine Reihe von Seilbahnen. Die 1964 in Betrieb genommene Sesselbahn Saint-Luc–Tignousa genügt den Anforderungen unter den Aspekten des technischen Zustandes und der Förderleistung nicht mehr. Die Gesellschaft hat sich aufgrund eingehender Abklärungen dafür entschieden, die Seilbahn durch eine oberirdische Standseilbahn zu ersetzen. Ausschlaggebend für ihren Entscheid waren die geringen Unterhaltskosten. Ich möchte hier nicht auf die Details eingehen; es ist bloss zu sagen, dass die zu erstellende Seilbahn ausschliesslich touristischen Bedürfnissen dient. Bundesbeiträge aufgrund des Eisenbahngesetzes fallen ausser Betracht.

Für den Bau dieser Standseilbahn bedarf das Unternehmen einer Eisenbahnkonzession. Zuständig für deren Erteilung ist gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Eisenbahngesetzes die Bundesversammlung. Die Konzession soll für die Dauer von zwanzig Jahren erteilt werden.

Der Nationalrat hat der Vorlage in der Herbstsession 1993 diskussionslos zugestimmt.

Ihre Kommission beantragt Ihnen einstimmig, dieser Vorlage zuzustimmen.

Bundespräsident **Ogi**: Wir brauchen im Alpengebiet dringend qualitative Verbesserungen. Ich möchte Sie deshalb bitten, dem Entwurf des Bundesrates bzw. dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen. Ich unterschreibe jedes Wort, das Herr Bloetzer gesagt hat. Deshalb brauche ich mich nicht weiter zu äussern.

Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1–15
Titre et préambule, art. 1–15

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

22 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Begrüssung – Bienvenue

Präsident: Ich begrüsse in unserem Saal herzlich unseren ehemaligen Präsidenten Pierre Dreyer sowie die ehemaligen Mitglieder der Bundesversammlung, die auf den Tribünen Platz genommen haben. Sie sind uns sehr herzlich willkommene Gäste. Wir freuen uns über die Verbundenheit, die in ihrer Anwesenheit zum Ausdruck kommt. (*Beifall*)

93.002

Chemins de fer électriques veveysans. Ausdehnung der Konzession

Chemins de fer électriques veveysans. Extension de la concession

Botschaft und Beschlussentwurf vom 13. Januar 1993 (BBI I 185)
Message et projet d'arrêté du 13 janvier 1993 (FF I 161)
Beschluss des Nationalrates vom 20. September 1993
Décision du Conseil national du 20 septembre 1993

Antrag der Kommission
Eintreten
Proposition de la commission
Entrer en matière

Bloetzer, Berichterstatter: Wie der Titel sagt, geht es bei dieser Vorlage darum, die bestehende Eisenbahnkonzession der Chemins de fer électriques veveysans (CEV) auf die Strecke Blonay–Chamby auszudehnen. Diese Strecke ist 1966 stillgelegt worden. Auf ihr verkehrt nunmehr eine Museumsbahn; an Sommerwochenenden finden Fahrten mit historischem Rollmaterial statt.

Die CEV – sie gehören zur MOB-Gruppe (Montreux-Oberland-Bahnen) – möchten diese Strecke nun wieder benützen. Es geht ihnen darum, ihr Bahnangebot zu attraktivieren, dies durch den Verkehr historischer Zugkompositionen auf der Strecke Vevey–Blonay–Chamby–Montreux und den Anschluss an den Panoramic-Express der MOB in Montreux.

Der Wochenendbetrieb der Museumsbahn soll weitergeführt werden. Ein Betriebsvertrag mit den CEV ist abgeschlossen worden. Die Region von Montreux ist durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen; die Nutzung der Strecke Blonay–Chamby drängt sich für den Lokalverkehr nicht auf. Der neuen Bahnverbindung kommt somit ausschliesslich touristischer Charakter zu. Ein Anspruch auf Bundesbeiträge gestützt auf das Eisenbahngesetz steht nicht zur Diskussion.

Gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Eisenbahngesetzes ist die Bundesversammlung für diese Konzessionsausdehnung zuständig. Gültigkeit haben soll die beantragte Ausdehnung bis zum 6. Oktober 2029; das ist der Zeitpunkt des Ablaufes der Gesamtkonzession dieser Strecke.

Ihre Kommission beantragt Ihnen einstimmig, dem Bundesbeschluss über die Ausdehnung dieser Konzession zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

SBB Voranschlag 1994

CFF. Budget 1994

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	03
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.071
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	859-864
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 649

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.