

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 1993

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

Beschluss des Ständerates vom 1. Dezember 1993
Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1993

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

93.071

**SBB. Voranschlag 1994
CFF. 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 CFF
du 23 septembre 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 Ständerates vom 1. Dezember 1993
Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1993

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

M. **Borel** François, rapporteur: Les crédits demandés dans le supplément II au budget des PTT 1993 seront entièrement compensés par des réductions de dépenses, de sorte que le bénéfice budgétisé à 107 millions de francs pourra être maintenu.

Votre commission vous recommande à l'unanimité d'approuver ce supplément.

Züger, Berichterstatter: Hier kann man es wirklich einmal kurz machen. Es gibt keine Probleme mit diesem Nachtrag II. Obwohl er 84 Millionen Franken umfasst, kann der budgetierte Gewinn von 107 Millionen Franken trotzdem eingehalten werden.

Die Finanzkommission empfiehlt Ihnen einstimmig Zustimmung.

Bundesbeschluss über den Nachtrag II zum Finanzvoranschlag 1993 der PTT-Betriebe
Arrêté fédéral concernant le supplément II au budget financier de l'Entreprise des PTT pour 1993

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–3

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

95 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Antrag Stalder

Rückweisung an den Bundesrat

mit dem Auftrag, ein Budget ohne massive und einseitige Kürzungen im Personalbereich und im Bereich Regionalverkehr vorzulegen.

Proposition Stalder

Renvoi au Conseil fédéral

avec mandat de présenter un budget sans réductions massives et unilatérales dans les domaines du personnel et du trafic régional.

Leuenberger Ernst, Berichterstatter: Namens der Finanzkommission beantrage ich Ihnen, dem Bundesbeschluss über den Voranschlag der SBB für das Jahr 1994 zuzustimmen.

Um gleich alle Unklarheiten zu beseitigen, mache ich Sie darauf aufmerksam, dass Sie, wenn Sie sich genau an die Zahlen halten wollen, auf der ausgeteilten Fahne die Kolonne «Beschlüsse des Ständerates» nehmen müssen. Das steht jetzt nämlich zur Diskussion und liegt als Kommissionsantrag vor, während die Zahlen, die als Antrag der Finanzkommission des Nationalrates aufgeführt sind, durch die heutigen Beschlüsse zum Budget der Eidgenossenschaft hinfällig geworden sind. Das zur Erläuterung.

Bei dieser SBB-Budgetdebatte werden höchstwahrscheinlich die Fragen im Zentrum stehen: Wie ist es zu bewerkstelligen, dass die Zuwachsraten der Bundesleistungen an die Bundesbahnen nicht zu stark wachsen? Wie ist es zu bewerkstelligen, dass die Bundesbahnen nicht zuviel Bundesgelder beanspruchen?

Sie kennen die Zahlen bereits aus dem Voranschlag des Bundes. Sie figurieren dort im Budget des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes. Sie kennen die Kernzahl im Voranschlag 1994: 725 Millionen Franken Abgeltung für den regionalen Personenverkehr, 105 Millionen Franken Abgeltung für den Hucklepackverkehr, 1,42 Milliarden Franken als Beitrag an die Infrastruktur-Erfolgsrechnung der SBB, nicht zu reden vom budgetierten Fehlbetrag, der bekanntlich auf neue Rechnung vorgetragen wird, der aber eines Tages in einer Sanierungsübung seitens des Auftraggebers Bund in Ordnung gebracht werden muss.

Mir scheint wichtig, dass wir uns etwas mit diesen Zahlen beschäftigen, weil ich vermute, dass wir in eine Regionalverkehrsdebatte eintreten, ob wir uns das wünschen oder nicht. Denn das ist ja, an Aktualitätskriterien gemessen, das, was den Leuten im Lande herum unter den Nägeln brennt, und da muss ich Sie darauf aufmerksam machen, dass wir im Bundesbeschluss über den Voranschlag der SBB auch beantragen, es sei vom Mittelfristplan Kenntnis zu nehmen.

Wenn ich vorhin gesagt habe, dass im Budget 1994 ein Betrag von 725 Millionen Franken als Abgeltung für den regionalen Personenverkehr vorgesehen ist, so ist dazu zu bemerken, dass dieser Betrag genau dem Vorjahresbetrag entspricht,

dem Betrag im Budget 1993; d. h., dass der Betrag nominell gleich bleibt, real aber natürlich einen gewissen Rückgang verkörpert, den die SBB irgendwie auffangen müssen.

Wichtig und von Bedeutung ist, dass diese Zahlen in der Finanzplanung sukzessive zurückgehen. Für 1995 sind 700 Millionen Franken eingesetzt, also gegenüber 1994 minus 25 Millionen Franken. Für 1996 sind 688 Millionen Franken eingesetzt, also abermals eine Reduktion um 22 Millionen Franken. In diesen finanzplanerischen Vorgaben des Bundesrates liegen recht eigentlich die Richtlinien, die die Bundesbahnen dazu geführt haben, etwelche Ueberlegungen punkto Regionalverkehr anzustellen, und diese Vorgaben sind denn auch so, dass selbst der Bundesrat in seiner Botschaft zugibt, sie gingen bis an den Rand des Tragbaren. Die Reaktionen in den Regionen, bei Teilen des Publikums, aber auch beim Personal zeigen, dass hier ein ganz schmerzhafter Eingriff vorgenommen wird.

Immerhin darf ich hier daran erinnern, dass bei unseren Beratungen des Budgets des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes aus der Mitte dieses Rates der Versuch unternommen worden ist, diese Abgeltungsbeiträge zu erhöhen. Sie kennen die Resultate dieser Abstimmungen – ganz abgesehen davon, dass eigentlich niemand in diesem Haus, niemand in diesem Saal so recht weiss, woher das Geld zu nehmen wäre, um diese zusätzlichen Mittel bereitzustellen.

Damit ich zu etwas Erfreulicherem komme, möchte ich immerhin festhalten, dass der Bundesrat damit einverstanden war, dass die Infrastrukturbeiträge des Bundes sukzessive etwas ansteigen sollen, um damit den SBB die Möglichkeit zu geben, ihre Einrichtungen, ihr Netz – im wesentlichen aus dem letzten Jahrhundert oder vom Anfang dieses Jahrhunderts – ein bisschen zu modernisieren, ein bisschen up to date zu bringen und damit letztlich auch die Produktivität zu erhöhen.

Allerdings ist in der Finanzkommission dargestellt worden, dass die Investitionsfolgekosten dieser bitter nötigen Investitionen teilweise recht hoch, recht beträchtlich sind, so dass von einem Rendement mindestens kurzfristig nicht zu reden ist.

Es ist in der Finanzkommission auch festgestellt worden, dass bedeutende Aufgaben auf die SBB zukommen. Es liegen Schätzungen vor, dass die SBB allein beim Lärmschutz Massnahmen treffen müssten, die gut und gerne 3 Milliarden Franken und mehr kosten würden, eine Investition, die derzeit den Bundesbahnen schlicht nicht möglich ist. Wie wir vor kurzem erfahren haben, ist es auch dem Bund nicht möglich, hier diese Gelder einfach so bereitzustellen.

Zur ganzen Personalpolitik ist zu bemerken, dass auch die Bundesbahnen ihren Personalbestand sukzessive reduzieren wollen. Es ist hier schon früher anerkannt worden, dass diese Personalabbau massnahmen sozialverträglich gestaltet werden sollen. Aber die 1563 Stellen, die abgebaut werden, fehlen halt der Volkswirtschaft. Auch wenn hier aus einer betriebswirtschaftlichen und aus einer finanzpolitischen Sicht der Dinge dieser Abbau als notwendig eingestuft wird, so ist doch festzuhalten: Volkswirtschaftlich gesehen fehlen diese Arbeitsplätze. Die bereits bei anderer Gelegenheit dargestellten Arbeitslosenzahlen in diesem Land zeigen es ganz deutlich.

Immerhin ist festzuhalten, dass sich die SBB-Leitung bemüht, von zwei natürlichen Abgängen eine Person zu ersetzen, um nicht die Rekrutierung am Arbeitsmarkt überhaupt aufzugeben und um zu vermeiden, dass die SBB mit der Zeit in ihrem Personalkörper eine sehr ungünstige Altersstruktur erhalten. Ich beantrage Ihnen namens der Finanzkommission, dem SBB-Voranschlag zuzustimmen, den Beschlussentwurf gutzuheissen. Ich weise noch einmal darauf hin, dass die Detailzahlen im Beschluss des Ständerates auf der Fahne exakt enthalten sind.

Ich möchte zum Mittelfristplan 1995–1999 bemerken, dass Ihnen die Finanzkommission fast einstimmig – mit nur einer Gegenstimme – beantragt, Kenntnis zu nehmen. Sie hat den ganzen Beschluss genehmigt, allerdings mit dem ganz klaren Hinweis darauf, dass selbstverständlich der neue Leistungsaufrag, der zu schaffen sein wird, vorbehalten werden muss. Ich bitte um Zustimmung.

M. Comby, rapporteur: J'aurais pu vous parler, cet après-midi, du «Combirail», mais je renonce à le faire, afin de ne point enfreindre les dispositions en matière d'incompatibilité.

Le budget des CFF pour 1994 s'inscrit dans un contexte de restrictions financières qui s'imposent, compte tenu de la crise économique qui continue à sévir et de l'impérieuse nécessité de rationaliser la régie fédérale.

Pour la première fois depuis ces dernières années, la croissance annuelle de la charge de la Confédération, y compris le déficit prévu, sera nettement inférieure à 10 pour cent; elle sera de quelque 3 pour cent en 1994. Il s'agit donc d'un revirement de tendance qui découle précisément des mesures qui ont été prises en matière de rationalisation et de gestion plus rigoureuses. Les charges globales ascendent à environ 6,7 milliards de francs. Elles ne subissent aucune augmentation par rapport au budget 1993, pour les raisons déjà évoquées. Par exemple, les CFF envisagent pour 1994 un effectif de 36 600 agents, soit une diminution de plus de 1500 postes par rapport au budget 1993. Les postes libérés ne seront pas repourvus.

Quant aux produits, ils sont estimés à près de 6,5 milliards de francs, soit un déficit supputé de 233 millions de francs, légèrement inférieur au déficit des CFF pour cette année.

Les investissements des CFF en 1994 seront de 2207 millions de francs, dont 85 millions de francs sont pris en charge par des tiers. Sur les investissements nets restants, 96 millions de francs concernent des utilisations commerciales et des acquisitions de terrains, 376 millions de francs des investissements à la charge des crédits d'engagement de «Rail 2000» et du corridor de ferroutage. Les investissements ordinaires sont plafonnés à 1650 millions de francs.

Dans son message, page 13, le Conseil fédéral note avec raison: «L'évolution de la technique nous a conduits à un point où il n'est plus judicieux de réaliser tout ce qui est faisable techniquement. Il en va de même des investissements pour la protection de l'environnement (notamment la lutte contre le bruit).» Evidemment, étant donné les difficultés financières de la Confédération et des CFF, il ne faut pas s'aventurer dans des investissements de luxe. On n'en a pas les moyens.

Permettez-moi d'attirer brièvement votre attention sur les secteurs indemnisés par la Confédération, à savoir le transport régional des voyageurs, le ferroutage et les infrastructures.

Tout d'abord, le transport régional des voyageurs. Le Conseil fédéral a demandé aux CFF de chercher des solutions permettant de plafonner le montant des indemnités allouées au transport régional des voyageurs. La direction des CFF a proposé une série de mesures dans ce sens, afin de limiter le montant à 725 millions de francs pour 1994. Cet objectif pourra être atteint par des rationalisations, par le remplacement de lignes ferroviaires par des services routiers et par certaines modifications de l'offre. Seuls les trains faiblement fréquentés seront touchés. Sans sourcilier, le Conseil fédéral déclare qu'il soutient la voie empruntée par les CFF.

A titre personnel, je demande à M. Ogi, président de la Confédération, d'être attentif aux besoins des régions périphériques, en recherchant avec les autorités cantonales et régionales les meilleures solutions possibles. Qu'en est-il de la ligne du Tonkin, par exemple? Je pourrais évidemment poser des questions qui concernent d'autres régions.

Ensuite, le ferroutage. La nécessité de développer le ferroutage s'inscrit dans le cadre de l'Accord sur le transit qui a été signé avec la Communauté européenne. En 1994, l'indemnité pour le ferroutage atteindra 105 millions de francs. Ce montant comprend 13 millions de francs destinés à couvrir les coûts consécutifs au corridor de ferroutage au Saint-Gothard.

Enfin, les infrastructures. Comme l'a relevé fort pertinemment le rapporteur de langue allemande, la prestation au titre de l'infrastructure de la part de la Confédération s'élève à 1420 millions de francs pour l'année prochaine. Etant donné la situation financière difficile des CFF, il n'est pas possible d'exiger, l'année prochaine, une contribution aux coûts d'infrastructure de la part des CFF, comme cela a d'ailleurs été le cas les années précédentes.

En ce qui concerne le transit alpin, les CFF ont reçu le mandat de planifier et de construire une nouvelle ligne ferroviaire de

125 kilomètres de longueur entre Arth-Goldau et Lugano. Le BLS a reçu un mandat similaire pour le Loetschberg-Simplon. La Commission des finances souhaite que le Conseil fédéral respecte la décision du peuple et réalise simultanément les deux projets. Je souhaite, pour ma part, que des garanties soient données afin que le Loetschberg-Simplon, qui intéresse en particulier le canton de Berne, mais aussi toute la Suisse romande, ne soit pas sacrifié sur l'autel de l'assainissement des finances de la Confédération.

En conclusion, au nom de la quasi-unanimité de la Commission des finances, 21 voix contre 1, je vous invite à approuver l'arrêté fédéral concernant le budget des CFF pour l'année 1994 en prenant également acte du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1995 à 1999.

En ce qui concerne le dépliant que vous avez reçu au sujet de cet arrêté fédéral, je redis, à l'instar de M. Leuenberger Ernst, qu'il faudra corriger les chiffres à la suite de la décision que vous avez prise en début d'après-midi d'accorder une compensation au renchérissement de 1,7 pour cent sans plafonnement.

Stalder: Es mag etwas seltsam anmuten, dass ein ehemals im Betriebsdienst tätiger Eisenbahner die Rückweisung des SBB-Budgets für die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi vertritt. Eine kritische Beurteilung des vorliegenden SBB-Budgets drängt sich gebieterisch auf. Die im Budget 1994 untergebrachten Teilaspekte wie Leistungsabbau, Personalabbau und Betriebsumstellungen sind dermassen einschneidend für den Betrieb der SBB, dass sie niemals nur in ein Budget verpackt vom Parlament so beschlossen werden dürfen.

Vorweg darf festgestellt werden, dass der finanzielle Rahmen als durchaus praktikabel anerkannt werden kann. Aber einmal mehr steckt der Teufel im Detail. Unsere Fraktion empfindet es als Mangel, dass nur ein Budget, eben ein Sparbudget, vorgelegt wird. Dieses Sparbudget beinhaltet für die SBB ganz einschneidende betriebliche Massnahmen:

1. Reduktion der Leistungen der SBB im Regionalverkehr: Entgegen den vor der Abstimmung über «Bahn 2000» explizit abgegebenen Versprechungen, dass das Mindestangebot an Verkehrsleistungen auch in den Randregionen zugesichert sei, fordert der Bundesrat im vorgegebenen Rahmen des Budgets 1994 für den Regionalverkehr einen einschneidenden Abbau dieser Leistungen. Gerade weil der Regionalverkehr eine der wichtigsten Stützen des Zubringerdienstes für die grossen Schnellzuglinien darstellt, kann niemals verstanden werden, dass dieses Angebot dermassen eingeschränkt und vernachlässigt werden soll. Kann man garantieren, dass sich dies nicht direkt auf die Frequenzen der Schnellzüge auswirken wird?

2. Abbau beim Zugpersonal: Natürlich kommt man, wenn man wirklich sparen will, nicht darum herum, Personal abzubauen. Warum aber die rasante Entwicklung? In Personalkreisen wird vor allem das Tempo des Abbaus schlecht verstanden. Zudem muss auf den Umstand aufmerksam gemacht werden, dass die Aufhebung der Zugbegleitung sehr schwerwiegende Folgen mit sich bringen wird. Fehlende Hilfeleistung in den Zügen, fehlende Vermittlung von Sicherheitsgefühl, vermehrtes Schwarzfahren und Vandalismus werden die Folgen dieser Massnahme sein.

3. Betriebsumstellungen von der Schiene auf die Strasse: Punktuell mag dies richtig sein. Ausser bei Abschnitten auf der Gotthardlinie hegen wir grosse Zweifel, ob der Preis für den Benutzer nicht zu hoch ausfällt. Diese Umstellungen bringen nicht nur Vorteile, besonders dann nicht, wenn grosse Reisezeitverlängerungen in Kauf genommen werden müssen. Störend ist, dass die Fahrbahnkosten der Strasse nicht berücksichtigt werden.

Die Bundesbahnen gehören dem Schweizervolk! So lautet ein altbekanntes Slogan. Wieviel Bahn wollen wir? Wieviel Bahn brauchen wir? Was erwarten wir vom öffentlichen Verkehr? Welche Aufgaben sind durch den öffentlichen Verkehr zu lösen? Mehrmals habe ich in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) diese Fragen aufgeworfen.

Antworten auf all diese gestellten Fragen gibt das vorgelegte

Budget nicht. Das Budget reduziert diese Fragen auf den blanken Franken. Darf wirklich nur der Franken allein entscheiden, was wir von einem Dienstleistungsbetrieb wie den SBB erwarten dürfen?

Das Schweizervolk verwarf die Gesamtverkehrskonzeption (GVK), ebenso die Kleeblatt-Initiativen. Aber es hiess «Bahn 2000» und die Neat gut. Gerade diese beiden Entscheide sind ja für die Zukunft der Bahnen von unschätzbare Wichtigkeit. Sie sind der Beweis dafür, dass die Schweiz und Europa die Bahnen brauchen.

Gerade bei «Bahn 2000» versprach man den Randregionen eine solide Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Wie passen die mit dem Budget 1994 präsentierten Einschränkungen des Regionalverkehrs, die Ausdünnung des Stundentaktes, die Aufhebung der Spätverbindungen sowie die Umstellungen auf Busbetrieb, die in der Regel eine Verschlechterung der Reisezeiten bringen, in dieses Bild?

Das vorliegende Budget bestimmt, welches Leistungsangebot der Benutzer des öffentlichen Verkehrs zu erwarten hat, wie viele Dienstleistungen mit wieviel Personal angeboten werden sollen. Im Grundsatz ist das richtig. Aber dürfte man nicht von einem Dienstleistungsbetrieb etwas mehr flexible Individualität erwarten? Ist diese unbezahlbar geworden? Sind die Fragen der Umweltbelastung, der Lebensqualität wegen der knappen Kassen nicht mehr wichtig? Es ist wirklich fatal, dass heute nur des Geldes wegen Entscheidungen getroffen werden, die sich mit Bestimmtheit schon morgen als falsch erweisen werden.

Unserer Meinung nach hätte man sich auf Sparpotential wie Straffung von Betrieb und Verwaltung, eventuell auf Rückstellungen von Investitionen beschränken müssen. Die im vorliegenden Budget vorgesehenen Einschränkungen des Verkehrsangebotes dürfen niemals in Kauf genommen werden. Ist es nicht äusserst fragwürdig, Anlagen und Wagenpark zu modernisieren, wenn gleichzeitig der Zubringerdienst zu den grossen Linien, der Regionalverkehr, eingeschränkt, ja vernachlässigt wird?

Die vorliegenden Zahlen des Budgets beweisen eindeutig, dass es sich gegenwärtig nur um einen vorübergehenden finanziellen Engpass, also eindeutig um eine Durststrecke, handeln kann. Es sollte mit allen Mitteln versucht werden, diese schwierige Lage ohne einschneidende betriebliche Einschränkungen und Fehlentscheidungen zu überbrücken.

Wenn sich die Wirtschaft erholt, sollte uns um die Zukunft der SBB mit möglichst breit gefächertem Angebot nicht bange sein. Dass im öffentlichen Verkehr das Angebot immer vor der Nachfrage kommen muss, darf auch in der heutigen, schwierigen Situation nicht vergessen werden. Darum darf für eine erfolgreiche Zukunft der SBB das Rezept heute niemals Leistungsabbau heissen. Gerade diesen Leistungsabbau gilt es zu verhindern. Dieser ist das Gegenteil von dem, was als Förderung des öffentlichen Verkehrs bezeichnet werden kann.

Die Fraktion der Schweizer Demokraten und der Lega dei Ticinesi bittet Sie, die dargelegten Gründe zu würdigen und den Voranschlag der SBB an den Bundesrat zurückzuweisen, mit dem Auftrag, ein Budget vorzulegen, das diesem Unternehmen eine gesicherte Zukunft und dem öffentlichen Verkehrsangebot den gebührenden Stellenwert garantiert.

Meier Hans: Die grüne Fraktion wird den Antrag Stalder auf Rückweisung unterstützen. Auch wir wollen ein SBB-Budget ohne massive Kürzungen im Personalbereich und im Bereich Regionalverkehr.

Letzte Woche stand in den Zeitungen: «Die Sorge um den Regionalverkehr prägte die ständerätliche Debatte um das SBB-Budget.» Im Ständerat wurde von Roskur gesprochen, sorgenvoll vor schwerwiegenden Fehlern gewarnt. Es wurde geklagt, die Einsparungen stünden in keinem Verhältnis zum regionalpolitischen Schaden. Den SBB warf man vor, sie nähmen die notwendigen Investitionen nicht vor, um die Attraktivität der Regionallinien zu erhalten. Am Schluss aber stimmte der gleiche Ständerat mit 28 zu 0 Stimmen dem Budget 1994 der SBB zu und nahm ohne Protest Kenntnis vom Mittelfristplan 1995-1999, der einen Kahlschlag für den Regionalverkehr der SBB beinhaltet.

All das ist höchst unehrlich. Nicht die SBB-Generaldirektion, sondern wir Politiker, Bundesrat und Parlament, bestimmen die Verkehrspolitik. Im Abstimmungskampf um die Neat wurde von einer Renaissance der Eisenbahn gesprochen. Der Befürchtung von uns Grünen, der Alpentransit gehe auf Kosten des Regionalverkehrs, wurde damals heftig widersprochen. Ein Jahr später wird aber aus finanziellen Gründen der Regionalverkehr massiv eingeschränkt. Die Grossprojekte sind eben Trumpf. Der Regionalverkehr hingegen wird durch unpopuläre Massnahmen von der Schiene wieder auf die Strasse verjagt. Fahrplanausdünnungen, unbediente Stationen, Schliessungen von WC und Wartesälen, die Einführung von kundenfeindlichen Billettautomaten verärgern die Stammkundschaft immer mehr. Durch die Umstellung von fünf weiteren Strecken auf Busbetrieb und durch die Angebotskürzungen in der Fläche werden wohl einige Millionen eingespart. Und das soll dann unsere Bundeskasse retten.

Gleichzeitig aber werden den SBB Milliarden Franken zum Bau der Neat zur Verfügung gestellt. Dieses Geld müssen die SBB dann verzinsen und schliesslich zurückbezahlen. Der Strick zur Strangulierung der SBB ist also bereits geknüpft. Heute schon wird der halbe Ertrag aus dem Güterverkehr von den SBB für Zinsen aufgewendet. Nach Fertigstellung des Alptransits wird der Güterertrag nicht einmal mehr für die Zinsen ausreichen. Als Hohn empfinde ich den Satz auf Seite 8 des Mittelfristplanes: «Der Wettbewerbsvorsprung des in der Vergangenheit im Vergleich zum öffentlichen Verkehr stark begünstigten Individualverkehrs soll wettgemacht werden.» Ja, wenn Sie es nur tun würden! Auf alle Fälle tun Sie es mit dem Budget 1994 nicht. Weiter steht dort: «Grossprojekte wie 'Bahn 2000' und Alptransit, welche vom Volk gutgeheissen wurden, zeugen von einem verkehrspolitischen Umdenken.» Sicher, das Schweizer Volk hat den Grossprojekten zugestimmt, weil es den öffentlichen Verkehr fördern will, aber sicher nicht, damit der Regionalverkehr wieder auf die Strasse gejagt wird.

Herr Bundespräsident, einst sagten Sie, die SBB seien zwei Paar Schuhe pro Kopf der Bevölkerung wert. Auch betonten Sie immer wieder, die Stunde der Wahrheit für den öffentlichen Verkehr werde kommen. SBB-Direktionspräsident Weibel hat uns in der Kommission trocken und bündig erklärt, das Regionalverkehrsangebot werde durch den Bundesrat bestimmt. Aber es wird nicht nur durch den Bundesrat, sondern auch durch das Parlament bestimmt!

725 Millionen Franken sind für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Regionalverkehrs vorgesehen – keine Erhöhung seit dem letzten Jahr. Ich habe das bekämpft und um eine Erhöhung ersucht. Sie wurde abgelehnt.

Herr Bundespräsident, wir Grünen sind enttäuscht, dass die Landesregierung keine Anstrengungen unternimmt, dem Parlament ein SBB-Budget vorzulegen, das auch den Regionalverkehr gebührend berücksichtigt. Umweltentlastung ist eben nicht zum Nulltarif erhältlich.

Mit der Rückweisung des SBB-Budgets an den Bundesrat geben wir diesem nochmals die Chance, etwas für die Umwelt und den Regionalverkehr zu tun. Sollten Sie die Rückweisung ablehnen, wird die grüne Fraktion das Budget ablehnen.

Giezendanner: Dass wir heute den Voranschlag der SBB behandeln, ist reine Makulatur. Gut, es gibt einige Gründe: Herr Stalder konnte wieder einmal sprechen, Herr Meier Hans hatte etwas gemeinsam mit mir, der CVP-Sprecher wird kommen und sich wieder höflich bedanken beim Generaldirektor und beim SBB-Personal, der LdU-Vertreter wird von den Perronkanten sprechen, und ein sympathischer, aber praxisfremder Professor wird seine Analyse betreffend Neat verteidigen. Dieser Voranschlag bedeutet aber viel mehr. Er bedeutet die Zukunft des Verkehrs, er bedeutet die Zukunft des volkswirtschaftlichen Auftrags an die Bahn im Güter- oder Personenbereich. Dieses Parlament hat noch nicht erkannt, dass unter dem Jahr vom Bundesrat und vom National- und Ständerat bahnefeindlich politisiert wird. Erlauben Sie mir, einige Beispiele zu nennen:

Im Strassenverkehr mit Deutschland herrscht Bewilligungspflicht. Gegenseitig wurden im vergangenen Jahr 200 000 Be-

willigungen erteilt. Die Schweiz brauchte deren 130 000, Deutschland deren 200 000, das ist klar. Was wurde gemacht? Meines Wissens wurde das Kontingent auf 230 000 erhöht, d. h., dass noch mehr ausländische Lastwagen in die Schweiz einfahren können. Mit dieser Kontingentserhöhung wird nicht der Schweizer Lastwagen konkurrenziert, sondern der Bahnverkehr, vor allem im Grenzbereich. Wir haben schon oft in diesem Saal vom Kabotageverbot gesprochen – das ist der Transport innerhalb der Grenzen des Binnenverkehrs –; der Bundesrat will oder muss bekanntlich im Zuge der Oeffnung nach Europa dieses Verbot fallenlassen. Lastwagen aus der EU sollen künftig innerhalb unserer Landesgrenzen erlaubte Transporte ausführen können. Mich stört es eigentlich wenig; ich habe vorgesorgt: Ich wie auch viele Kollegen sind Besitzer von Transportunternehmungen im europäischen Raum. Aber die Bahnen?

Die SBB werden durch die Aufhebung des Kabotageverbotes ihren Einzelwagen-Ladungsverkehr komplett vergessen müssen – es ist im Budget angetönt –, komplett vergessen müssen! Die Strukturen im Güterbereich der Bahnen werden sich vollständig ändern. Wer von Ihnen glaubt, dass die SBB in Zukunft vielleicht wieder einen Infrastrukturbeitrag leisten werden, der ist ganz einfach auf dem Holzweg. Der Fehlbetrag wird durch solche politische Entscheide inskünftig noch höher, das ist nicht zu umgehen.

Ein weiteres Beispiel, das dem Bericht des Groupe de réflexion hundertprozentig zuwiderläuft, ist das leidige Thema Seetalbahn. Ich werde mich nicht mehr im Detail dazu äussern. Tatsache ist aber, dass dieses «Hobbybähnli» das Bahndefizit in Zukunft um weitere 40 bis 60 Millionen Franken erhöhen wird. Das trifft die unternehmerische Führung der SBB nicht, denn dieser Entscheid wurde von den Politikern in diesem Rat – zwar nicht in diesem Saal, sondern in Genf – gefällt. Aber sie haben offenbar nicht gerechnet; sie wissen nicht, was das kostet.

Vergessen wir die «Nationalbahnen» nicht, Zofingen–Aarau, das lustige «Nationalbähnli» – in unserer Region spricht man nur vom «Loretan-Bummler» –: Die eingefahrenen Verluste werden immer höher und höher und die Frequenz wird nicht höher. Das stört aber die wenigsten Politiker, denn sie leiden immer noch unter dem «grünen Bahnsyndrom». Auch in diesem Bereich hat der Groupe de réflexion Klartext gesprochen. Das waren gescheite Leute, die diesen Bericht verfasst haben, nur hören wir alle nicht auf diese Gruppe, obwohl die SBB dadurch schon bald nicht mehr tragbar sein werden. Sie wissen alles besser als die Groupe de réflexion, und dieser Bericht hat keinen Wert mehr.

Ein Wort noch zum Cargo Domizil: Ein hoher Verkehrsfachmann der Bahn sagte kürzlich: Der Stückgutverkehr Cargo Domizil befindet sich im freien Fall. Was wird getan? Man sucht nach neuen Konzepten, man holt sich einen frühzeitig pensionierten Strassentransportunternehmer und glaubt, mit einer neuen Führungsstruktur das Glück für die Zukunft gepachtet zu haben. Man hat leider immer noch nicht erkannt, dass Stückgut kein Gut für die Bahn ist. Sie können sich erinnern: In diesem Jahr hat man sogar mit Rabatten von 50 Prozent operiert, um mehr Güter auf die Bahn zu bringen. Eine vergebliche Liebesmühe.

Ich freue mich schon, wenn Sie in zwei Jahren das Protokoll der heutigen Sitzung lesen. Falls Sie dann den Mut nicht aufbringen, meine Worte zum Stückgutverkehr zu lesen, werde ich gerne aus dem Amtlichen Bulletin zitieren. Cargo Domizil wird auch mit versteckten Quersubventionen – ich denke an Lagerhäuser usw. – Schiffbruch erleiden. Seien Sie doch ehrlich: Das Cargo Domizil ist kein volkswirtschaftlicher Auftrag, es ist lediglich das Steckenpferd einiger verkehrsfremder Politiker und Verwaltungsräte der SBB!

Ich bin sehr erstaunt, dass sich die Freunde des Personenregionalverkehrs nicht wehren – doch, Herr Meier Hans hat's getan, auch Herr Stalder hat's getan, zu Recht –; sie merken nicht, dass durch den staatlich subventionierten Stückgutverkehr das Geld wegfliesst, dahin fliesst das Geld nämlich.

Sie haben es natürlich vernommen: Der SBB-kritische Autoparteiler Giezendanner wird in den kommenden Tagen mit dem Bau eines Containerterminals beginnen. Das passt doch

nicht ins Bild, werden Sie sagen. Doch, es passt ins Bild. Uebrigens in eigener Sache: Hier möchte ich Herrn Bundespräsident Ogi und Herrn Generaldirektor Weibel ein Kompliment machen. Ich kriege innerhalb von fünf Monaten eine Baubewilligung. Das sollte die Unternehmer in diesem Land motivieren, wieder etwas zu unternehmen. Und es zeigt, dass wir unternehmerisch denkende Beamte in diesem Land haben, die am gleichen Strick ziehen, wenn sie nicht von den Politikern behindert werden. Das ist die Tatsache: Wir behindern diese Leute!

Ich betrachte die SBB als absolut sinnvolles und umweltfreundliches Transportmittel mit Zukunft – wenn sich dieses Parlament zurückhält. Bahn wie Strasse machen nur Sinn, wenn sie wesensgerecht eingesetzt werden. Die Bahn wurde in den letzten Jahren durch den unrealistischen grünen Trend aber vergöttert. Man hat nicht mehr nach den eigentlichen Bedürfnissen gefragt, man hat sich nur noch dem Trend der grünen Kollegen angeschlossen. Das Resultat dieser verfehlten Politik liegt in Form dieses Voranschlags vor Ihnen: 233 Millionen Franken aus dem operationellen Bereich, 1420 Millionen Franken an Infrastrukturkosten und 725 Millionen Franken Abgeltung für den öffentlichen Verkehr; 2378 Millionen Franken sind das, bei einem 7-Milliarden-Franken-Defizit in diesem Land. Können Sie das in diesem Rat verantworten? Ich bin gespannt, wie Sie abstimmen werden.

Es gäbe ein ganz einfaches Rezept, wie wir das Ergebnis korrigieren könnten:

1. Dieses Parlament beschliesst noch heute abend ein angemessenes Ruhegeld für den Verwaltungsrat der SBB, damit sich die Mehrheit dieser fragwürdigen Verkehrsstrategen zurückzieht. Ein neuer Verwaltungsrat wird gewählt, Leute die etwas verstehen, verwalten inskünftig unsere Bahnen.

2. Dieses Parlament beschliesst, sich während fünf Jahren nicht mehr in die Belange der Bundesbahnen einzumischen und der Geschäftsführung endlich das volle Vertrauen zu schenken und sie kompetent nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen führen zu lassen.

3. Der Bericht der Groupe de réflexion wird ernst genommen, und es wird danach gehandelt, sonst verkommt dieser hochwertige Bericht zum Papiertiger.

Beim BAV sind hochkarätige, flexible Unternehmer, die etwas tun wollen, wenn sie nicht behindert werden. Die Zusammenarbeit zwischen den SBB und dem BAV könnte zu einem erfreulichen Resultat führen – vorausgesetzt, die paar profilierungssüchtigen Mochtägernverkehrsstrategen aus diesem Rat halten sich zurück! Die Bedürfnisse der Bevölkerung würden voll abgedeckt, und die Bundeskasse würde entlastet. Suchen wir den Fehler in diesen leeren Reihen, dann wird es bei den SBB besser!

Frau **Leemann**: Der Voranschlag 1994 der SBB gibt uns Anlass zu einer gewissen, eher bescheidenen Befriedigung, gleichzeitig aber auch zur Besorgnis. Mit Befriedigung stellen wir fest, dass nun doch offenbar eine Trendwende erreicht werden konnte, dass das weitere massive Ansteigen der Kosten und der Fehlbeträge gebremst worden ist. Natürlich, und das ist ein Grund zur Besorgnis, sind stabilisierte und sich gleichzeitig akkumulierende Fehlbeträge noch keine Lösung auf die Dauer. Früher oder später werden sie abzuschreiben sein.

Ein zweiter Grund zur Besorgnis ist die Tatsache, dass die Sparmassnahmen der SBB auf alle Fälle eine recht heikle Gratwanderung darstellen. Natürlich begrüssen alle von uns echte Rationalisierungen und Effizienzsteigerungen. Die ergriffenen Massnahmen kommen allerdings, wenn ich mich vorsichtig ausdrücken will, gefährlich nahe an einen substantiellen Leistungsabbau, den wir nicht mehr akzeptieren könnten.

Den Personalabbau wird unsere Fraktion so lange mittragen, als er sozialverträglich durchgeführt wird. Wir können hoffentlich darauf vertrauen, dass das auf diese Weise geschehen wird. Zur Personalfrage ebenso wie zur Regionalverkehrsfrage wird sich Herr Béguelin noch äussern.

Die Hauptfrage, die ich hier glaube stellen zu müssen, ist diejenige nach dem Preis, den wir für die Mobilität zu zahlen bereit

sind. Eine neue Expertise – sie wurde bereits von Herrn Marti Werner angesprochen – zeigt auf, dass die Bahnpreise 20 bis 50 Prozent höher sein müssten, wenn sie der Kostenwahrheit entsprechen sollten. Nun sind auf der anderen Seite die ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs allen Abwägungen von rechter Seite zum Trotz noch wesentlich höher. Sie wären nochmals höher, wenn auch die schwierig zu beziffernden Schäden an der Umwelt und an der Gesellschaft berücksichtigt würden. Diese Konkurrenzsituation mit dem Strassenverkehr erlaubt es den SBB nicht, auf der Einnahmenseite etwas Wesentliches zu verbessern. Die Kritik muss sich also im wesentlichen an das Parlament selber, allenfalls an den Bundesrat, aber weniger an die SBB richten.

Unsere Fraktion will, dass die SBB und der öffentliche Verkehr insgesamt ihren hohen Leistungsstandard erhalten können. Dieses Ziel ist überhaupt nicht zur Diskussion gestellt. Wenn wir nächstes Jahr über den Leistungsauftrag diskutieren müssen, wenn wir über die Lenkungsabgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr diskutieren, so müssen wir uns endlich dazu durchringen, zu handeln, damit wir der Kostenwahrheit näher kommen. Solange das ausstehend ist, bleibt gar nichts anderes übrig, als dass der Bund seinen immer noch wachsenden SBB-Beitrag übernimmt. Ich bitte Sie daher im Namen der SP-Fraktion, dem SBB-Voranschlag 1994 zuzustimmen.

M. Béguelin: Le groupe socialiste vous invite à entrer en matière et à accepter le budget des CFF pour 1994, mais sans aucun enthousiasme.

Je me bornerai à trois brèves remarques, exclusivement sur le thème politique délicat des rapports Confédération/cantons, essentiels pour l'avenir des CFF et pour la préparation du nouveau contrat d'entreprise.

Premièrement, les CFF prévoient de supprimer 4000 emplois jusqu'en 1999, par le biais des départs naturels non remplacés. Les PTT veulent aussi supprimer quelques milliers d'emplois durant la même période. Et l'administration centrale de la Confédération veut également supprimer des emplois: douanes, Département militaire fédéral, etc. Au-delà de la question de la politique du non-emploi ainsi pratiquée par la Confédération, se pose la question de la coordination de ces suppressions d'emplois entre régies fédérales et départements, en particulier en ce qui concerne les régions décentralisées. En effet, les mesures de rationalisation fédérales, aux CFF en particulier, avec la suppression des petits dépôts régionaux, agents de trains, mécaniciens, marchandises, etc., aboutissent à concentrer les emplois dans les grands centres. C'est une évolution qui, avec ses effets cumulés, n'est pas saine pour le fédéralisme et qui va pénaliser de nombreux cantons. Ils vont perdre des centaines d'emplois fédéraux, et il faut au moins coordonner cette évolution afin d'en éviter le coût social.

Deuxièmement, ma remarque concerne la répartition des investissements ferroviaires entre régions. Pour le budget 1994 des investissements ordinaires, la Suisse occidentale est en retard; mais il y a beaucoup plus préoccupant. On entend des bruits persistants et répétitifs qui contestent des investissements touchant la Suisse occidentale, à travers «Rail 2000» amaigri et la nouvelle transversale alpine du Loetschberg. Monsieur le Président de la Confédération, nous savons que vous êtes sensible à ce problème. Si nous vous rappelons de veiller à une répartition fédéraliste des investissements ferroviaires, c'est pour appuyer les efforts que vous faites et que vous ferez dans ce sens.

Enfin, troisièmement, à propos du trafic régional, la politique suivie par les CFF inquiète beaucoup les cantons. Les cantons constatent que toutes les mesures prévues dans ce domaine par les CFF aboutissent finalement à augmenter à terme, dans deux ou cinq ans, leurs charges en matière de trafic régional, malgré toutes les promesses de compensation qui leur sont faites par ailleurs dans le cadre de la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer, attendue pour l'année prochaine. Il ne faudrait pas que cette inquiétude des cantons se transforme en méfiance systématique. Nous avons besoin de rapports de confiance entre Confédération et cantons pour résoudre la dé-

licate question du trafic régional. Tout doit être fait par les CFF pour reconquérir cette confiance à travers un dialogue ouvert, en toute transparence et en pleine égalité de traitement entre les cantons.

Nous vous recommandons d'entrer en matière et d'accepter le budget des CFF pour 1994.

Aregger: Vor einem Jahr beantragten wir Rückweisung, allerdings aus gegenteiligen Gründen wie soeben Herr Kollega Stalder. Heute empfehle ich Ihnen namens der FDP-Fraktion Zustimmung zum SBB-Budget.

Da die Gesamtbelastung des Bundeshaushaltes durch die SBB zwar weiter zunimmt, muss es für unsere veränderte Haltung Gründe geben. Es gibt solche Gründe, und ich will Ihnen einige nennen:

1. Es sind positive Resultate der neuen Unternehmungsführung sichtbar, und erste verpflichtende Zielformulierungen liegen vor.

2. Die Zuwachskurve der Bundesleistungen zeigt sich so deutlich abgeflacht, dass von einer Wende, von einem Trendbruch gesprochen werden kann.

3. Die Fehlbeträge lassen sich vorläufig stabilisieren, und die Abgeltungen für den Regionalverkehr werden gar nominal auf 725 Millionen Franken plafoniert, einzig die Huckepack- und die Infrastrukturbeiträge des Bundes erhöhen sich.

Besonders zu beachten ist die Tatsache, dass die Stabilisierung erreicht werden soll, obwohl die Zielvorgaben auf der Einnahmenseite deutlich zurückgenommen werden müssen. Es ist in der Tat die Einsicht herangereift, dass der Modal split der Gesamtverkehrsleistung – die Anteile Schiene/Strasse – weder von der Nachfrage- noch von der Angebotsseite her wesentlich verändert werden kann. Beim Güterverkehr stellen wir sogar einen dramatischen Einbruch fest, der nicht nur konjunkturbedingte Ursachen hat. Veränderungen im Modal split lassen sich nur durch massive gesetzgeberische Eingriffe oder durch investitionsmässige Quantensprünge, wie den TGV, erzielen. Weder im Budgetjahr noch mittelfristig sind aber solche Massnahmen zu erwarten.

Die SBB beabsichtigen im kommenden Jahr auch keine Tarifierhöhungen, da sie mit Recht eine negative Reaktion des Marktes erwarten würden. Damit ist klar gesagt, dass die Stabilisierung oder gar eine Verbesserung des Betriebsergebnisses nicht durch Mehreinnahmen, sondern nur durch Rationalisierungen erreicht werden können. Die Teuerung ist also voll durch Einsparungen aufzufangen.

1994 helfen zwar die sinkenden Zinssätze zu einem günstigeren Budget, doch wirkt dieser Entlastungsschritt eben nur einmal.

In seiner Botschaft wünscht der Bundesrat für die SBB-Führung die nötige politische Rückenstärkung bei harten Entscheidungen. Sie können auf unsere Rückenstärkung zählen.

Bei der Rationalisierung stehen denn auch harte Entscheide an. Es ist ein natürlicher Stellenabbau vorgesehen, der auch die zentralen Dienste nicht ausnimmt. Angesichts der bedenklichen Kosten- und Ertragszahlen gewisser Zugsleistungen ist ein Abbau von Fixkosten unerlässlich. Wir müssen für Korrekturen im Angebot und für ganze oder teilweise Umstellungen auf Busbetrieb offen sein. Wir fordern aber verbindliches Zahlenmaterial, transparente Entscheidungskriterien und überall die konsequente Anwendung der gleichen Kriterien. Ausnahmen können nur bei einer Kostenüberwälzung auf die Bestellerschaft akzeptiert werden.

Wir begrüssen die Gründung der Cargo Domizil AG, und wir unterstützen auch die Absicht, alle Investitionen auf ihre Rationalisierungseffekte hin zu untersuchen und in der Priorität entsprechend nach vorne oder zurückzustufen.

Offen sind für uns noch einige Fragen, die auch im Mittelfristplan nicht beantwortet werden. Das Eisenbahngesetz zählt nicht dazu, da es ja beim Parlament liegt. Dafür vermissen wir aber immer noch einen Bericht über den aktuellen Stand bei der «Bahn 2000». Wann erhalten wir den Bericht über eine allfällige Etappierung dieses Projektes, aus dem hervorgeht, was überhaupt noch gebaut werden soll?

Aehnlich steht es in bezug auf die Ablösung des überholten Leistungsauftrags. Der Leistungsauftrag 1987 wurde damals –

das sei noch einmal ganz deutlich unterstrichen – von den SBB selber geschrieben. Bei der nächsten Auflage dürfte das kaum mehr der Fall sein. Uns stellt sich deshalb die Frage, was das neue Leitbild formuliert. Wir haben Zweifel, dass das Bundesamt für Verkehr befähigt ist, eine brauchbare Lösung zu erarbeiten; das gehört auch nicht unbedingt zu seinen Aufgaben. Aber wer macht es dann? Warum nicht gleich die Gruppe de réflexion, die ja profunde Vorarbeit geleistet hat?

Zum Schluss erkundigen wir uns nach der künftigen SBB-Struktur, nach einem tragbaren Finanzierungsmodell, nach dem Schicksal des verzinslichen Bundesguthabens. Die aktuelle deutsche Bahnreform wirft solche Fragen auf. Sollen die SBB eine gemischtwirtschaftliche AG werden? Eine AG, die selber entscheiden und schneller handeln kann und bei der das Prinzip gilt: Wer bestellt, bezahlt.

Sie sehen, die Eisenbahnpolitik ist nicht nur in der Schweiz, sondern in allen Industrieländern in Bewegung geraten. Auch wir können uns den unaufhaltsamen Entwicklungen nicht entziehen, und sowenig wie andere Länder können wir uns auf die Dauer eine allzu teure Bahn auf Kosten des Staatshaushaltes leisten.

Stucky: Seit Erlass des Aktienrechts verlangen wir von jeder privaten Unternehmung eine transparente Rechnungslegung und, sofern es sich um einen Konzern handelt, auch eine Konzernrechnung, die transparent ist. Die Unternehmungen haben innerhalb einer Uebergangsfrist die Erfordernisse zu erfüllen, sie haben sie auch erfüllt, und sie haben zudem im Hinblick auf ihre Finanzierung internationale Standards der Rechnungslegung angenommen, die einen klaren Blick in die Rechnung erlauben. Offenbar ist das ganz anders bei den Regiebetrieben. Man kann sich fragen: Warum diese Differenz? Ich will Ihnen ein Beispiel geben: Es ist behauptet worden, dass die SBB über die Firma Castelletti, die ihnen zu 100 Prozent gehört, 50 Lastwagen anschaffen wollen. Ich habe das Budget zur Hand genommen, aber Sie fahnden vergebens darin. Ich weiss also nicht, ob die Behauptung stimmt. Ich stelle deshalb die Frage, ob es so ist.

Aber das Problem ist natürlich genereller. Wir sollten die Oberaufsicht ausüben, haben aber die Details, und zwar wesentliche Details, nicht. Wir haben zum Beispiel keine klare Darstellung der Spartenrechnung: Was wird bei der Personenbeförderung verdient? Was kostet sie? Was erzielt man beim Wagenladungsverkehr usw.? Und die Sache wird noch komplexer dadurch, dass die SBB mehr und mehr ihre Tätigkeit in AG verlegt (Cargo Domizil AG, die Firma Castelletti habe ich erwähnt, die Hupac SA usw.), und darüber erhalten wir keine Angaben. Wir befinden uns damit in einem Dilemma, das nur dadurch lösbar ist, dass die SBB – und dafür plädiere ich mit Nachdruck – eine verbesserte Rechnungsstellung und auch ein besseres, klareres, transparenteres Budget vorlegen.

Ich möchte Sie, Herr Bundespräsident, bitten, dass die SBB hinter die Bücher gehen und uns diese transparenter vorlegen.

Frey Walter: Es ist dankbar anzuerkennen – das wird auch von der SVP-Fraktion gewürdigt –, dass die SBB-Verantwortlichen und ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in jüngster Zeit erhebliche Anstrengungen unternommen haben, um die Fehlbeträge nicht unkontrolliert anwachsen zu lassen; so schreibt es auch der Bundesrat in seiner Botschaft.

Trotzdem gibt die finanzielle Situation der Bundesbahnen nach wie vor zu grosser Sorge Anlass. Ein Hoffnungsschimmer ist, dass die kontinuierliche, drastische Dynamik der Verschlechterung der Betriebsergebnisse im kommenden Jahr etwas gebremst werden kann. Das für 1993 budgetierte Defizit von 234 Millionen Franken sollte effektiv nicht überschritten werden, und es sollte auch im nächsten Jahr auf dieser Höhe stabilisiert werden können.

Anerkennenswert ist vor allem, dass die unheilvolle finanzielle Entwicklung der erbrachten Bundesleistungen im Trend trotz schlechter Konjunktur gebrochen werden kann. Im Vergleich zum Budget 1993 steigen die Bundesbeiträge von 2408 Millionen auf 2483 Millionen Franken oder um 3,1 Prozent, während die jeweilige Zunahme der Bundesbelastung in den Vorjahren

deutlich über 10 Prozent lag. Mit anderen Worten: Die Schere zwischen Aufwand und Ertrag öffnet sich weiter, aber nicht mehr so stark. In Zahlen: Die Bundesbelastung stieg von 1356 Millionen Franken im Jahre 1988 auf 2408 Millionen Franken im Voranschlag 1993; im Budget 1994 steigt sie «nur» noch auf 2483 Millionen Franken oder auf täglich 6,8 Millionen Franken, die der Steuerzahler aufbringen muss.

Das Auseinanderklaffen zwischen Aufwand und Ertrag macht deutlich, dass mit dem bestehenden Leistungsauftrag das Grundproblem der SBB-Misere nicht mehr gemeistert werden kann. Der Mittelaufwandsdeckungsgrad ohne Infrastrukturleistungen des Bundes von 1420 Millionen Franken sinkt gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent auf 75,3 Prozent.

Zu dieser Ausgangssituation kommen noch die Grossinvestitionen «Bahn 2000» und Neat. Es ist ein Teufelskreis: Ohne Investitionen keine Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen, mit Investitionen: erhöhter Verlust für den Bund.

Es reicht nicht, wenn die SBB-Geschäftsleitung im Mittelfristplan ihre Absichten sauber transparent macht. Denken Sie an den unseligen Seetalbahn-Entscheid des Parlaments. Alle Entscheidungsträger dieser verpolitisierten Unternehmung – die Geschäftsleitung, der Verwaltungsrat, das BAV, das EVED, der Bundesrat und das Parlament – müssen rasch auf der Basis der Erkenntnisse der Gruppe de réflexion grundsätzliche Entscheide fällen, auch wenn sie politisch weh tun, damit die Geschäftsleitung der SBB und ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen wissen, wohin der Zug in Zukunft fährt.

Die SVP-Fraktion stimmt in diesem Sinn dem Voranschlag 1994 zu und nimmt – auch in diesem Sinn – Kenntnis vom Mittelfristplan 1995–1999.

Weder Hansjürg: Auch ich stelle ein fortlaufendes Interesse an diesem Geschäft fest, was mich allerdings nach dem Votum des Herrn Giezendanner nicht wundert.

Die gesamte Bundesbelastung durch das SBB-Budget beläuft sich auf etwa 2,5 Milliarden Franken. Herr Meier Hans hat gesagt, der Strick zur Strangulierung der SBB sei bereits geknüpft. Recht hat er. Aber der Strick wird schon lange Jahre geknüpft. Die SBB schieben nämlich eine Schuldenlast von 15 Milliarden Franken vor sich her, seit Jahren, und es kommen immer wieder neue Schulden dazu. Das muss ordentlich verzinst werden, mit rund 700 Millionen Franken im kommenden Jahr. Darum plädiere ich – wie unser Kommissionspräsident ausgeführt hat – für einen Sanierungsplan. Es geht doch nicht, dass die SBB gegenüber der Konkurrenz ständig 700 Millionen Franken auf dem Buckel haben und somit gleichsam in ein 100-Meter-Rennen mit etwa 50 Metern Rückstand am Start gehen.

Nicht nur finanziell bereiten uns die SBB nicht nur Freude, sondern auch gewisse Sorgen. Wir erleben auch Freude, sicher, Herr Bundespräsident. Aber wir erleben eine Verschlechterung des Angebotes im Regionalverkehr, der Fahrplan wird verdünnt. Wir erleben unbediente Stationen, wir erleben – in meinem Fall trifft es zu – eine Erschwerung des Velotransportes, wir erleben auch einen Abbau der Sicherheit im Zugverkehr durch unbegleitete Züge.

Mit einer solchen Politik, mit der wir die Kunden verunsichern und quasi wieder auf den vierrädrigen Untersatz verbannen, leisten wir den SBB und unserer Umwelt keinen Dienst.

Sorgen macht uns, Herr Bundespräsident, auch der drohende Personalabbau. Da wende ich mich jetzt an Herrn Direktor Weibel: Sie haben der Öffentlichkeit versprochen, dass der Personalabbau ohne Entlassungen über die Bühne geht. Wir nehmen Sie an dieser Stelle beim Wort und hoffen, dass das zutrifft; denn es wäre ungefähr das Allerletzte, wenn wir – bei solchen Summen, die uns die SBB kosten – auch noch versuchten, das Budget auf dem Buckel des Personals zu sanieren.

Von besonderer Dringlichkeit ist an vielen Orten der Lärmschutz; der Aufwand dafür dürfte sich – gemäss Zeitungsberichten – in den nächsten Jahren in Milliardenhöhe bewegen. Herr Bundespräsident Ogi soll beschlossen haben, die Sanierungsfrist um 15 Jahre zu erstrecken. Mit dieser Erstreckung sind wir nicht einverstanden. Wir bitten Sie, am ursprünglichen Termin festzuhalten. Ich weiss nicht, wie Sie auf die 15 Jahre

kamen. Aber das geht doch nicht. Wir haben das «Lärmschutzgesetz», und das müssen doch auch die SBB einhalten; denn Lärmschutz ist letztendlich auch Menschenschutz. Die Lärmgepeinigten würden also mit uns das Hinauszögern der Schutzarbeiten nicht verstehen. Trauer herrschte sonst, Herr Bundespräsident.

Die Mitglieder der LdU/EVP-Fraktion stimmen dem Budget zu. Es ist uns klar, dass bei den heutigen Rahmenbedingungen die SBB nicht wettbewerbsfähig sein können. Daher müssen die Weichen neu gestellt werden, die Pläne liegen ja vor.

Wir sind auch hier bereit, dafür einzutreten, dass vermehrt marktwirtschaftliche Bedingungen geschaffen werden. Die SBB sollen nach unserer Auffassung Aufgaben auslagern, die spezialisierte Unternehmen kostengünstiger erfüllen können. Wir hätten auch nichts dagegen, wenn der Regionalverkehr ganz oder teilweise durch Privatbahnen erfolgen würde. Hier sind allerdings die Kantone mit entsprechendem Finanzausgleich mit einzubeziehen.

Wir meinen, die SBB sollten sich auf die Aufgaben beschränken, bei denen sie stark sind.

Unsere Fraktion stimmt dem Beschlussentwurf zu. Wir danken bei dieser Gelegenheit den Bähnlerinnen und Bähnlern und der ganzen Belegschaft für ihre Tätigkeit.

On. Borradori: Un esame del preventivo delle Ferrovie federali svizzere (FFS) non può prescindere – almeno per quanto mi riguarda – da quanto sta avvenendo attualmente in Ticino. Nel mio Cantone, l'intenzione delle FFS di abolire il deposito macchinisti di Biasca, prospettando nel contempo un massiccio trasferimento di personale da Bellinzona a Chiasso, sta suscitando perplessità e preoccupazione in vaste fasce della popolazione.

Occorre infatti ricordare che le zone di Bellinzona e Biasca hanno sempre rivestito e rivestono tuttora un ruolo di assoluta importanza nell'ambito dei trasporti ferroviari per il Cantone Ticino e per la linea del Gottardo, al punto che questo ruolo ha coinciso con la creazione in loco di importanti infrastrutture di sostegno, quali ad esempio le officine per le riparazioni e il deposito delle locomotive.

Attorno a queste strutture si è nel tempo costituita una forte presenza nella zona di funzionari FFS e delle rispettive famiglie. I ferrovieri rappresentano pertanto per il Bellinzonese e per la Riviera una componente vitale, sia storica che economica.

I trasferimenti prospettati, se realizzati, metterebbero in serie difficoltà molte famiglie, in particolare quelle dei giovani macchinisti che si vedrebbero costretti a spostare, di punto in bianco e contro la loro volontà, il centro della loro vita e dei loro interessi. Non va infatti dimenticato che molti di loro in quella regione hanno costruito una casa e hanno investito per il loro futuro.

Il trasferimento del personale delle locomotive potrebbe inoltre preludere ad altre partenze, quali quelle del personale del treno, il che aggraverebbe ulteriormente la già precaria situazione locale, se appena si considera l'attuale altissimo tasso di disoccupazione. Questo sarebbe quindi un grave colpo per tutta la regione, anche da un profilo strettamente economico.

I prospettati trasferimenti interessano e preoccupano un cospicuo numero di cittadini. Non mi è dunque possibile parlare di questo preventivo facendo finta di niente, chiudendo gli occhi di fronte a questa realtà. Non va infatti dimenticato che non siamo solo di fronte a semplici trasferimenti, ma anche a possibili riduzioni massicce di personale, con tutte le conseguenze facilmente intuibili per l'economia generale dell'intero Cantone.

Le recentissime ulteriori informazioni concernenti i licenziamenti, i trasferimenti e la riorganizzazione generale in Ticino dei servizi delle Ferrovie federali svizzere non ci consentono purtroppo di dormire sonni tranquilli.

Un altro tema che concerne da vicino il mio Cantone, e che lo preoccupa, è quello relativo alla prevista sostituzione del servizio ferroviario Bellinzona–Airolo. Una prima constatazione al proposito è che il progetto recentemente sottoposto all'attenzione del Consiglio di Stato ticinese si discosta in parecchi punti da quanto era stato elaborato a suo tempo dal gruppo di

lavoro misto Cantone/FFS. Tutto ciò – va sottolineato – non permette di mantenere la qualità del servizio. Se è innegabile che un servizio sostitutivo rappresenta una misura atta a razionalizzare le prestazioni e deve dunque assicurare necessariamente in primo luogo un risparmio sui conti di esercizio delle FFS, è altrettanto vero che la nuova offerta di trasporto deve garantire una qualità di servizio almeno equivalente alla precedente.

Questo è quanto stabilito nelle direttive emanate dal Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e dell'energia e questo è quanto chiede il mio Cantone. Niente di più, niente di meno.

La soluzione dei vari problemi connessi al raggiungimento di questo obiettivo non potrà però in nessun modo essere demandata al Cantone e ai Comuni, ragione per cui le FFS dovranno impegnarsi in modo particolare ed in prima persona. Questo impegno non deve evidentemente limitarsi alla discussione di possibili soluzioni tecniche, come purtroppo sembra essere attualmente il caso, ma deve anche comprendere l'attivazione di tutti i mezzi finanziari necessari per concretizzare le modifiche richieste.

Per tutti i dubbi, le perplessità e i motivi poc'anzi menzionati, a nome del gruppo dei Democratici Svizzeri/Lega dei Ticinesi, vi invito a sostenere la proposta di rinvio, avanzata dal nostro collega Stalder.

Oehler: Für Bundespräsident Ogi und den Präsidenten der Generaldirektion der SBB muss es eigenartig tönen zu hören, was jeweils der eine und der andere Parlamentarier sagen: Der eine hält bereits den Strick für die Strangulierung der SBB bereit, der andere meint, man dürfe kein Defizit machen und keinen Personalabbau vornehmen, verlangt aber im gleichen Zug, man müsse die Aufgaben, die Zivilunternehmen besser lösen könnten, diesen übergeben, müsse das Personal aber behalten, dürfe ihm auf jeden Fall sicher nicht kündigen. Ein Ratsmitglied, Herr Giezendanner, meint sogar, die CVP-Fraktion werde für die erbrachten Leistungen dann erst noch höflich danken. Herr Stalder will den Voranschlag zurückweisen, weil er meint, dass man auf diese Art und Weise die Aufgaben nächstes Jahr besser lösen könnte. Und ein weiterer Redner meint, man könnte mit einem transparenteren Rechnungswesen die Aufgaben der SBB besser lösen.

Wir von der CVP-Fraktion glauben, dass die SBB tief in Problemen stecken. Wir von der CVP-Fraktion glauben aber auch, dass wir alle aufgerufen sind, unseren Beitrag zu erbringen, damit die SBB ihre Probleme lösen können. In diesem Sinne danke ich Ihnen, Herr Giezendanner, wenn Sie Ihren Chauffeuren, die auf der N 1 von Zürich nach Bern fahren, beibringen, dass wir ihnen höflich danken würden, wenn sie nicht auf der rechten Spur vorbeibrummen und auf der falschen Seite überholen. Das wäre auch im Dienst des Verkehrs.

Wir von der CVP-Fraktion wissen, dass wir mit dem vorgelegten Budgetdefizit von 233 Millionen Franken letztlich nicht den gesamten Fehlbetrag, den uns die SBB im kommenden Jahr verursachen werden, verabschieden. Herr Leuenberger Ernst hat es mit Einzelpositionen dargelegt. Wenn unsere Fraktion dennoch und mit Ueberzeugung dem Budget zustimmt, so macht sie das nicht aus Freude oder vorbehaltlos, sondern wir glauben, dass auf dem Weg zur Besserung, den die SBB nun eingeschlagen haben, noch ein weiterer Schritt zu tun ist. Das bedeutet für uns, dass die SBB-Generaldirektion zusammen mit dem Personal in den Zügen und auf den Stationen ihren Beitrag leisten kann und leisten wird, damit das Verhältnis zwischen der Bevölkerung bzw. den Kunden der SBB und der Leitung bzw. den Mitarbeitern dieses Unternehmens noch besser wird.

Die Frage, ob diese Beziehungen in den vergangenen Jahren besser geworden sind, haben wir gestellt. Wir möchten sie auch gleich beantworten. Wir sind der Meinung und der Ueberzeugung, dass sich diese Beziehungen verbessert haben, weil die SBB angesichts der neuen wirtschaftlichen Umgebung festgestellt haben, dass man die Probleme auf eine andere Art und Weise anzugehen und gemeinsam zu lösen hat.

Wenn wir dem Budget zustimmen, heisst das nicht, dass wir

die gesamte unternehmungspolitische Aufgabenerfüllung, so wie sie die SBB heute anpacken, vorbehaltlos annehmen. Wir meinen nämlich, dass die Budgetdefizite in unserer Volkswirtschaft mit den entsprechenden Grundlagen gewachsen sind und dass sich die SBB, ob ihnen das passt oder nicht, an die Rahmenbedingungen zu halten haben. Das bedeutet für uns, dass es nicht mehr zugänglich ist, dass die SBB – sie haben es selber festgestellt – die Tarife erhöhen, um die Defizite abzutragen, weil der Markt letztlich die allfälligen weiteren Preiserhöhungen schlicht nicht mehr vorbehaltlos entgegennehmen wird. Dementsprechend hat die Generaldirektion die Schlussfolgerungen gezogen.

Das bedeutet für uns aber auch, dass sich die SBB als Auftragnehmer in unserem Land mit den volkswirtschaftlichen Gegebenheiten in diesem Land abzufinden haben und in diesem Sinne nicht einheimische Anbieter gegen ausländische Staatsunternehmen und subventionierte «Läden» ausspielen sollen. Ich glaube, dass Herr Weibel ganz genau weiss, was ich in diesem Zusammenhang meine. Ich möchte aber gleich beifügen, dass sich diese Zusammenarbeit zwischen den SBB und der schweizerischen Volkswirtschaft und den entsprechenden Unternehmen sehr gut eingespielt hat.

Ich glaube nun, dass wir vor diesem Hintergrund gut beraten sind, aufgrund der Entscheidungen bzw. der Vorschläge der Groupe de réflexion einmal genauer anzusehen, was hier vor sich geht, damit wir die Entscheidungen und die Grundlagen miteinander erarbeiten können. Wenn wir das sagen, dann auch, weil wir glauben, dass die SBB gut beraten sind, wenn sie im Zusammenhang mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs und den Forderungen uns gegenüber auch mit einbeziehen, was beispielsweise auf der fiskalischen Seite von einem anderen Departement den Schweizer Bürgern zugemutet wird.

Wir meinen, Herr Bundespräsident Ogi, dass es richtig ist, wenn der Schweizer Arbeitnehmer und wenn wir als Steuerzahler in unserem Staat die Fahrkosten auf irgendeine Art und Weise auf unserer Steuerberechnung in Abzug bringen können. Wir glauben aber, dass es falsch ist, wenn der gleiche Bundesrat von uns verlangt, dass wir nur noch das Generalabonnement oder die Preise für den öffentlichen Verkehr von den Steuern abziehen können, weil wir meinen, dass es für einen Zürcher wie auch für einen Berner oder einen Basler einfacher ist, den öffentlichen Verkehr zu nutzen, als für all jene, welche in den Randregionen wohnen.

Wir meinen, Herr Bundespräsident Ogi, dass die SBB auf diese Art und Weise etwas für die Förderung des öffentlichen Regionalverkehrs tun können, ohne dass es die SBB etwas kostet. Wir meinen, dass es zumutbar ist, wenn man die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt und 25 bis 30 Minuten braucht, um am Arbeitsplatz einzutreffen. Wir meinen aber, dass es dann unzumutbar ist, wenn man 35 bzw. 40 oder 60 Minuten braucht. Wenn jener Benutzer des öffentlichen Verkehrs fiskalisch gleich behandelt wird wie jener, der in Bern oder Basel wohnt, dann ist hier eine Ungleichheit geschaffen. Wir glauben, Herr Bundespräsident Ogi, dass wir hier, vor allem wenn wir wissen, woher Sie kommen, eingesehen haben, dass die Benutzer des öffentlichen Verkehrs und die Arbeitnehmer in den Regionen mit offenen Augen zusehen werden, was mit ihnen passiert.

Wenn Sie die Zusammensetzung unserer Fraktion betrachten, dann sehen Sie, Herr Bundespräsident – dies auch an die Adresse der SBB-Generaldirektion –, dass wir sehr grossen Wert darauf legen, dass in allen Bereichen des Regionalverkehrs auf die Regionen Rücksicht genommen wird, in denen ein grosser Teil der schweizerischen Bevölkerung heute wohnt und weiter wohnen will. Und wir sind uns bewusst, dass hier eine Aufteilung zwischen dem Schienenverkehr und dem anderen öffentlichen Verkehr gemacht werden muss, ebenso wie wir uns der Tatsache bewusst sind, dass hier Kantone und Gemeinden mittun müssen und dass wir nicht alle Lasten den SBB aufbürden dürfen. Ebensogut wissen wir, dass wir am Anfang einer neuartigen Problemlösung sind und dass diese Probleme, die während Jahrzehnten aufgelaufen sind, nicht innerhalb einer einzigen Budgetperiode bzw. einer Planungsperiode gelöst werden können.

Aus diesem Grund, Herr Stalder, sind wir von der CVP-Fraktion der Meinung, dass es uns nichts nützt, wenn wir das Budget zurückweisen, ohne dass wir die Probleme all jener, welche die SBB benützen wollen, ebenfalls lösen. Die SBB hätten es ganz einfach, wenn wir das Budget mit Ihren Bedingungen zurückwiesen: Sie könnten nämlich all jene Bedingungen erfüllen und ein profitables Unternehmen machen. Aber wir wären vermutlich in diesem Rat die ersten, welche dann schreien und heulen würden, wenn die Regionen ausgehungert würden. Und hierzu bietet unsere Fraktion keine Hand.

In diesem Sinne möchten wir Ihnen beantragen, das SBB-Budget, wie es von der Generaldirektion vorgelegt wurde und von Herrn Bundespräsident Ogi vertreten wird, anzunehmen.

Leuenberger Ernst, Berichterstatter: Es liegt ein Antrag Stalder auf Rückweisung vor, der zwar der Kommission nicht vorgelegen hat; aber die Kommission hat sich nach den letztjährigen Erfahrungen auch darüber unterhalten, was für Rückweisungsanträge dieses Jahr etwa kommen könnten, und sie ist insofern nicht gänzlich unvorbereitet. Vielleicht darf ich folgendes sagen, um Herrn Stalder den vollen Respekt zu erweisen, der einem Eisenbahner in diesem Saal gebührt: «Wes das Herz voll ist, des geht der Mund über», das war das Motto Ihrer Ausführungen, und Sie haben uns alle sicher sehr beeindruckt.

Allein, wir müssen von der Tatsache ausgehen, dass letztes Jahr ein Rückweisungsantrag eingereicht wurde – Herr Aregger hat es erwähnt –, der verlangte, die Bundesbeiträge müssten tiefer werden. Und dieses Jahr wird ein Rückweisungsantrag eingereicht, mit dem verlangt wird, die Bundesbeiträge an die SBB dürften ruhig etwas höher sein. Als langjähriger Mitarbeiter dieses Unternehmens, Herr Stalder, wissen Sie selbst: Unter solchen Rahmenbedingungen könnte der Teufel selbst – oder der liebe Gott, je nach «point de vue» – nicht wirtschaften.

Wir müssen uns als Politisierende davor hüten, jährlich mit solchen Interventionen mal hüst, mal hott der Unternehmensleitung ins Handwerk zu pfuschen. Von daher haben Sie sicher auch ein gewisses Verständnis, dass ich dafür plädieren muss, Ihr Antrag sei abzulehnen, weil er letztlich mal «Schocktherapie kalt», mal «Schocktherapie warm bis lauwarm» bedeutet und das Unternehmen so nicht führbar ist.

Im übrigen darf ich daran erinnern, dass dieser Rat vor wenigen Tagen einen Antrag Meier Hans abgelehnt hat, der genau in Ihrem Sinne verlangt hat, man möge den Abgeltungsbetrag von 725 Millionen Franken für den Regionalverkehr um 25 Millionen auf 750 Millionen Franken aufstocken. Ich habe das Protokoll nachgesehen. Unsere Vorsitzende hat nicht einmal auszählen lassen, sondern festgestellt – hélas! –, dass dieser Antrag mit offensichtlicher Mehrheit abgelehnt ist. Ich bitte daher um Verständnis, dass es nicht geht, diesen Rückweisungsantrag anzunehmen. Bitte, Herr Stalder, ich sage es noch einmal: Nehmen Sie das als Respektbezeugung an einen Eisenbahner, der seine Sache gemacht hat!

Darf ich Herrn Frey Walter, der uns da so martialisch Rechnungen vorgetragen hat, daran erinnern, dass ich deutlich gesagt habe, wir müssten jetzt von den Ständeratszahlen ausgehen; Ihre Zahlen waren falsch. Und wenn ich mit Engelszungen redete, meine Worte drängen nicht in ihr verstocktes Herz ein, kann ich da nur feststellen.

Wir haben nach den Beschlüssen von heute nachmittag ein SBB-Defizit von 204 Millionen Franken und nicht von 233 Millionen Franken; wenn wir schon Zahlen jonglieren wollen, dann bitte richtig.

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen und dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

M. Comby, rapporteur: A la suite de M. Leuenberger Ernst, je dirai que nous partageons un certain nombre de craintes qui ont été émises par plusieurs d'entre vous concernant le trafic régional des voyageurs. Toutefois, il faut bien être conscient de la difficulté de la situation financière des CFF et c'est la raison pour laquelle nous avons incité les CFF à agir dans la bonne direction. Il faut constater aujourd'hui que des décisions positives ont été prises et il faut plutôt encourager la Di-

rection générale des CFF à poursuivre sur cette bonne voie de la rationalisation plutôt que de faire des réprimandes, des critiques ou des objections à la politique de reprise en main qui a marqué les derniers mois des CFF.

J'aimerais très amicalement dire à M. Giezendanner qui a cité toute une série d'exemples privés tout à l'heure: même si on n'était pas très nombreux dans cette salle, il ne faudrait quand même pas prendre le Conseil national pour une chambre de commerce!

J'aimerais également relever les remarques pertinentes qui ont été faites par plusieurs de nos collègues et dire, par exemple, à l'instar de M. Béguelin, qu'il faut, à l'avenir, être plus attentif encore à une répartition fédéraliste des investissements ferroviaires et surtout tenter le maximum pour renouer un dialogue avec les cantons et les régions afin de trouver des solutions en gardant le souci d'une gestion rigoureuse des chemins de fer, comme l'ont relevé M. Aregger ou M. Stucky.

A la suite du rapporteur de langue allemande, je vous invite, au nom de la Commission des finances, qui a accepté par 21 voix contre 1 le budget des CFF pour 1994, de rejeter la proposition de renvoi qui a été défendue par M. Stalder et par plusieurs autres, à approuver le budget des CFF pour 1994 ainsi que de prendre connaissance du plan à moyen terme 1995–1999.

Frey Walter: Ich lasse mich von einem offensichtlich ermüdeten Kommissionssprecher nicht gerne der Zahlenjongliererei verdächtigen. Die Zahlen – das habe ich ausdrücklich erwähnt – basieren auf dem Voranschlag der SBB, der in der Zwischenzeit wegen des Teuerungsausgleichs für das Personal abgeändert wurde. Ich habe diese Zahlen übernommen und habe die Vergleiche auf der Basis dieser Zahlen gemacht, also nicht Äpfel mit Birnen verglichen. Wenn Sie mit mir den Streit suchen, Herr Leuenberger Ernst, können Sie ihn haben.

Leuenberger Ernst, Berichterstatter: «Ich bin so müde noch nicht», wie Goethe sagte, Herr Frey Walter; aber die Zahlen, auch wenn sie in diesem Buch stehen, sind trotzdem überholt!

Bundespräsident Ogi: Ich habe Herrn Oehler etwas zu entgegnen, der zum Budget der SBB gesagt hat, dass es in unseren Ohren eigenartig tönen müsse – eigenartig deshalb, weil letztes Jahr ein Antrag für ein Budget vorlag, das den Bund weniger belasten sollte. Wir haben das im Rahmen des Möglichen versucht. Die SBB haben gute Arbeit geleistet; sie haben nicht gewartet. Aber jetzt liegt in diesem Jahr ein Antrag vor, der sagt, dass die Belastung für den Bund in bezug auf das Budget der SBB für 1994 nicht hoch genug sei.

Diese Hüst-und-Hott-Politik können wir nicht betreiben. Es wird auch nicht möglich sein, dass das Parlament die SBB führen kann. Zu unterschiedlich sind die Interessen, und zu divergierend sind die Beurteilungen, die je nach Ort, je nach Region, je nach Bedeutung der SBB an diesem Ort berücksichtigt werden. Ich kritisiere das nicht, sondern ich stelle lediglich fest, dass die SBB möglichst viel Handlungsspielraum haben müssen und dass es wohl nie gelingen wird, was das Budget und die Rechnung betrifft, eine vollständige Zustimmung zu bekommen. Damit müssen wir wohl leben, das ist die Realität. Wir versuchen, Ihre Anliegen aufzunehmen, wir versuchen, sie umzusetzen. Aber wenn wir das tun, können Sie nicht verlangen, dass wir schon im nächsten Jahr wieder gegenteilige Korrekturen einführen.

Die beiden Berichterstatter haben eigentlich über die SBB alles gesagt; sie haben ausführlich berichtet, sie haben richtig berichtet. Ich möchte im Sinne einer Zusammenfassung und der Beantwortung der gestellten Fragen folgendes sagen: Gemäss der Botschaft zum Voranschlag 1994 steigt die Bundesbelastung gegenüber 1993 noch um 75 Millionen Franken. Wenn wir jetzt die Teuerung – da muss ich Herrn Leuenberger Ernst gegenüber Herrn Frey Walter recht geben – mit 1,7 Prozent und nicht, wie in der Botschaft vorgesehen, mit 2,5 Prozent einbeziehen, dann beträgt die Zusatzbelastung – Sie haben dem in der Finanzkommission und in diesem Rat zugestimmt – noch 32 Millionen Franken. Das sind also nicht einmal 3 Prozent. Im Vergleich dazu waren es im letzten Jahr im-

merhin 10 Prozent. Ich glaube, das ist eine Leistung, die zuhänden des Protokolls anerkennend erwähnt werden darf.

Auch die Ausgaben für den Regionalverkehr wurden von Ihnen kritisiert. Ich darf Ihnen in Erinnerung rufen, dass die Abgeltungen für den Regionalverkehr zwischen 1990 und 1993 um 32 Prozent zugenommen haben. Sie müssen doch eingestehen, dass dieses Wachstum so nicht mehr weitergehen konnte. Die Teuerung hat in dieser Zeit 13,5 Prozent betragen. Irgendwie musste dieses Stoppsignal einmal kommen, konnte man diese Expansion nicht weiter anwachsen lassen. Der Durchschnittserlös der Regionalzüge der SBB – eine weitere Zahl zum Nachdenken – beträgt heute pro Kilometer ungefähr 7 Franken, und die Durchschnittskosten pro Kilometer im Regionalverkehr betragen 21 Franken. Auch diese Zahlen müssen doch, nach den Hausaufgaben, die Sie uns übertragen haben, dazu führen, dass wir den Kurs diesbezüglich korrigieren müssen.

Die durchschnittliche Auslastung beim Regionalverkehr – eine dritte Zahl, die ich Ihnen mit auf den Abendweg geben möchte – liegt bei 17 Prozent. Man kann doch nicht immer fordern, vermehrt Züge einzusetzen! Dazu müssen wir feststellen, dass der Gebrauch, die Belegung dieser Züge nicht dem entspricht, was Sie immer wieder sagen. Es sind nackte Zahlen, die die Wahrheit, die Tatsachen aufzeigen und die uns nachdenklich stimmen müssen. Das hat mit der Sicherheit, die Sie immer wieder ansprechen, nichts zu tun, weil der Regionalverkehr nicht in der Gegend von Zürich stattfindet, sondern anderswo; darum muss er auch anderswo beurteilt werden dürfen.

Bei aller Kritik darf sich der Bund auch nicht aus der Verantwortung stehlen, er muss für den Regionalverkehr die nötigen Mittel bereitstellen. Aber er muss einen angepassten Regionalverkehr organisieren dürfen; er muss ihn dort, wo er gebraucht wird, entsprechend der Belegung organisieren. Aber dort, wo er nicht gebraucht wird, dort, wo die Züge weiterhin leer herumfahren, können wir diesen Regionalverkehr nicht so rollen lassen, vor allem wenn wir die Zahlen – 7 Franken Einnahmen pro Kilometer, 14 Franken ungedeckter Aufwand pro Kilometer – in Betracht ziehen.

Ich glaube, dass wir uns mit diesem Trendbruch wieder in die normale Richtung begeben. Ich möchte Sie daran erinnern, dass Sie die Budgethoheit haben, dass Sie sagen, wieviel Mittel Sie für die SBB und für den öffentlichen Verkehr einsetzen, und wir haben uns dann entsprechend einzurichten. Sie haben die Frage noch nie beantwortet, aber spätestens, wenn der Bericht der Groupe de réflexion vorgelegt wird, müssen Sie sagen, wieviel Ihnen heute der öffentliche Verkehr wert ist. Wieviel darf er kosten, wieviel allenfalls nicht?

Herr Stalder hat gefragt: Wieviel Bahn wollen Sie? Wieviel Bahn brauchen Sie? Ich muss Ihnen sagen: Da besteht natürlich ein Unterschied. Man kann nicht in einem Atemzug fragen, wieviel Bahn Sie wollen und wieviel Bahn Sie brauchen. Alle wollen möglichst jede halbe Stunde eine Bahn. Das können wir uns nicht leisten. Wir müssen uns darauf konzentrieren, wieviel Bahn wir schliesslich brauchen und wieviel Bahn benutzt wird. Deshalb ist die Straffung des Angebots der SBB notwendig. Wenn Herr Stalder gesagt hat, es werde in bezug auf den Wagenpark, auf das Rollmaterial wenig gemacht, dann muss ich sagen, er hat wohl die letzte Bestellung der SBB nicht beachtet, eine Bestellung, die überall gewürdigt wurde, auch aus Gründen der Arbeitsbeschaffung.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag Stalder abzulehnen. Herr Leuenberger Ernst hat die Gründe für die Ablehnung klar dargelegt. Aber ich möchte Ihnen als Zusatzbegründung sagen: Der Regionalverkehr hat uns 1991/92 1,1 Milliarden Franken gekostet, er hat uns Erträge von 355 Millionen Franken eingebracht, er weist ein Defizit von 745 Millionen Franken auf. Ich glaube, wenn Sie diese Zahlen etwas analysieren, dann werden Sie auch sagen müssen, dass es so nicht weitergehen kann.

Es wurden verschiedene Fragen gestellt. Ich möchte sie kurz beantworten. Herr Comby hat zu Tonkin, das ist die Linie zwischen Monthey und St-Gingolph, eine Frage gestellt. Ich möchte festhalten, dass die SBB es versucht und auch erreicht haben, mit dem Kanton Wallis eine Vereinbarung abzuschlies-

sen, die dahin geht, dass eine Aufrechterhaltung von einigen Zugsparen in den Stosszeiten vorgesehen wird. Der übrige Verkehr wird auf den Bus umgestellt. Der Kanton Wallis beteiligt sich finanziell an diesem Angebot – auch Herr Bundesrat Stich hat heute morgen gesagt: Wer bestellt, muss halt auch bezahlen –, so dass die SBB bzw. der Bund trotzdem den vollen Rationalisierungserfolg realisieren können.

Die SBB, Herr Comby, betrachten diese Vereinbarung als richtungsweisend, zeigt sie doch, was mit einer partnerschaftlichen Haltung, welche auch die Finanzen betrifft, erreicht werden kann. Vielleicht wird diese Lösung auch Schule machen, wenn weitere Probleme angegangen werden, deren Lösung auf uns wartet.

Zur zweiten Frage, die Herr Comby gestellt hat: Wie geht es weiter mit dem Huckepackkorridor? Dazu darf ich grundsätzlich einmal sagen, dass der Huckepackkorridor Gotthard nächstes Jahr bereits zur Verfügung stehen wird. Dafür hat der Bundesrat rechtzeitig, im Oktober 1989, die nötigen Kredite bewilligt. Die Arbeiten wurden zügig in Angriff genommen, und der Huckepackkorridor wird im nächsten Jahr am Gotthard zur Verfügung stehen, so, wie wir das auch im Transitvertrag in Aussicht gestellt haben.

In bezug auf den Lötschberg-Huckepack – ich unterscheide zwischen Huckepack und dem Basistunnel – haben Sie das Budget meines Departementes genehmigt. Sie haben dabei auch gesehen, dass wir die Absenkung im Lötschbergtunnel vornehmen wollen. Wir haben die Debatte abgewartet. Der Bundesrat hat die nötigen Kredite bereits vor etwa anderthalb Monaten bewilligt. Wir werden sie jetzt, nach der Bereinigung des Budgets, freigeben, so dass sich die BLS sofort an das Absenken dieses Geleises im Lötschberg an die Arbeit machen kann, damit dann der Transport von vier Meter hohen Lastwagen, die wir durch den Gotthard nicht transportieren können, ab 1996/97 möglich sein wird. Ich habe heute noch einmal mit den Vertretern Italiens gesprochen. Wir haben die Zustimmung, dass diese Absenkung auch auf italienischer Seite, südlich von Domodossola, vorgenommen wird, so dass auf der Lötschberg-Simplon-Route diese vier Meter hohen Lastwagen transitieren werden können, so, wie wir das im Transitvertrag in Aussicht gestellt haben.

In bezug auf die Neat, den Basistunnel, möchte ich doch gegenüber Herrn Comby festhalten, dass die Neat eine Investition von ganz hohem volkswirtschaftlichem Nutzen ist und Arbeitsplätze schafft. Sie haben selbst gesehen, was die Regierungschefs am letzten Freitag und Samstag in Brüssel beschlossen haben. Sie haben beschlossen, dass – nicht zuletzt, um die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen – Werte geschaffen werden sollen, im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, im Bereich der Telekommunikation und im Bereich der Energieinfrastruktur. Es ist deshalb wichtig, dass wir mit dieser Verunsicherung, die wir in bezug auf die Realisierung der Neat geschaffen haben, aufhören und uns zügig an die Arbeit machen.

In bezug auf das weitere Vorgehen möchte ich lediglich sagen, dass die Bahnen nun ein Vorprojekt für jede Achse erarbeiten. Ein Bauprogramm wird erstellt, welches den zeitlichen Ablauf der Planung, der Plangenehmigung und der Bauausführung und deren gegenseitige Abhängigkeiten festhält. Ziel der Bauprogramme ist es, eine kostenoptimale Abfolge der Bauwerke zu erreichen, so dass einzelne Abschnitte oder das gesamte Bauwerk erst erstellt werden, wenn sie aus bau- und bahnbetrieblichen Gründen fertig sein müssen. Es wird sicher in verschiedenen Schritten vorgegangen werden müssen, d. h., es sollen abgeschlossene Bauabschnitte, die unabhängig in Betrieb genommen werden können, angestrebt werden. Solche Bauetappen können vom Bundesrat anlässlich der Vorprojektentscheide dann auch angeordnet werden.

In der Botschaft zum Alpentransitbeschluss wurde die langfristige Wirtschaftlichkeit aufgrund plausibler Annahmen ausgewiesen. Der gegenwärtige Pessimismus bezüglich des Konjunkturverlaufes ist nicht gerechtfertigt. Alle Prognosen wurden auch in diesem schwierigen Jahr von den Tatsachen überrollt. Wir können ja nicht nur für dieses Jahrhundert bauen – wie ich das schon gesagt habe – und wie eine Frucht-saftfabrik die Produktion anheben oder reduzieren, sondern wir haben die Pflicht und die Schuldigkeit, für die Jahre 2015,

2020, 2030 zu bauen. Aus dieser Verantwortung heraus müssen wir hier die Arbeiten vorantreiben. Wir werden einmal bestraft für das, was wir getan haben; aber wir werden auch bestraft für das, was wir nicht tun. Deshalb müssen wir uns jetzt ohne Wenn und Aber an die Arbeit machen.

Ich möchte noch kurz etwas zu Herrn Aregger sagen: Der Bericht «Bahn 2000» wird Anfang 1994 vorliegen, wie wir das immer gesagt haben, und dann ans Parlament weitergeleitet werden.

Leistungsauftrag 1987: Anfang 1994 geht ein politisches Leitbild der SBB in die Vernehmlassung, nachher wird auch das Parlament dazu Stellung nehmen müssen. Es ist eine Art politische Richtschnur, deren Ausrichtung Sie genehmigen müssen. Da kommt dann die Stunde der Wahrheit, wo Sie die Frage beantworten müssen: Was dürfen diese SBB kosten, «es bitzeli meh oder es bitzeli weniger»? In bezug auf die künftige SBB-Struktur möchte ich sagen: Die Stossrichtung geht in die Richtung, wie sie die Groupe de réflexion gewiesen hat. Sie wird im Leitbild auch berücksichtigt werden, d. h., sie wird dort ausgestaltet werden müssen. Ich kann Ihnen sagen, Herr Aregger, die SBB sind an der Arbeit, sie warten nicht. Im wesentlichen geht es um eine klare Trennung von Infrastruktur und Geschäftsbereichen. Die Teileinheiten sollen wie Profitcenter geführt werden. Vermehrte Transparenz, wie das Ihr Nachbar, Herr Stucky, gewünscht hat, werden wir anstreben. Es ist auch die Zielsetzung des Departementes, des Bundesrates und die Zielsetzung der SBB, hier eine Verbesserung zu erreichen.

In bezug auf die 50 LKW, die die Firma Castelletti gekauft oder bestellt haben soll, kann ich Ihnen heute keine Antwort geben; ich weiss es auch nicht. Sie werden aber von uns schriftlich Näheres erfahren, damit Sie das genau wissen.

In bezug auf die Fragen, die Herr Weder Hansjürg bezüglich Lärmschutz gestellt hat, bin ich dankbar, dass ich hier korrigierend sagen kann: Es stimmt nicht, dass die Frist um 15 Jahre verlängert worden ist, das «isch Chabis». Es ist so, dass wir abgemacht haben, dass innerhalb von zwei Jahren Lösungen erarbeitet werden sollen, und zwar sind hier drei Departemente gefordert – es sind das Finanzdepartement, das Departement des Innern und mein Departement. Wir suchen nach machbaren, effizienten Lösungen. Es stimmt, Herr Weder Hansjürg, dass die Kosten für bestehende Strecken Milliardenhöhe erreichen würden, wenn wir jetzt alles so ausführen müssten, wie das heute von der Lärmschutzverordnung vorgesehen ist. Für Neubauten haben wir die Kosten eingeplant. Für die bestehenden Strecken haben wir die Kosten nicht eingeplant, und bevor wir 8 oder 10 Meter hohe Bauten links und rechts jeder Eisenbahnstrecke bauen, wollen wir herausfinden, ob es nicht noch andere Wege gibt. Auch das Rollmaterial kann verbessert werden. Wir sind an der Arbeit; wir haben im Bundesrat beschlossen, dass wir uns zwei Jahre Zeit geben, um nach vernünftigen «Fingerspitzengefühl-Lösungen» zu suchen.

In bezug auf die Ausführungen, die Herr Borradori gemacht hat, habe ich schon etwas gestaunt. Er kritisiert die Rationalisierungsmassnahmen der SBB im Kanton Tessin. Die Vertreter der Lega dei Ticinesi kritisieren sehr oft die öffentlichen Verwaltungen und die Bürokratie, nicht nur auf kantonaler, sondern auch auf eidgenössischer Ebene. Jetzt kommt man plötzlich von der anderen Seite und findet, dass wir diese Rationalisierungsmassnahmen und den Abbau der Bürokratie nicht vornehmen sollten. Auch hier wäre ich froh, wenn man uns sagen würde, was eigentlich richtig ist. Aber das wird man wohl in diesem Rat nie hören.

Herr Oehler hat vieles «gemeint», und er hat gesagt, man sei sich vieler Dinge bewusst. Wir sind uns auch bewusst, und wir dürfen nicht nur «meinen», sondern wir müssen realisieren. Wir müssen davon ausgehen – das ist das Credo –, dass wir die SBB und ihre Leistungen in ihrer guten Substanz erhalten und massvoll ausbauen wollen. Das können wir nur tun, wenn die SBB finanzierbar bleiben. Finanzierbar bleiben sie, wenn sie überall, wo es möglich ist, vernünftig – das Wort «vernünftig» muss uns leiten – rationalisieren können, wobei kommerzielle Chancen genutzt werden sollen, z. B. mit Verträgen, um die Kapazitäten der Bahnhöfe noch besser zu nutzen.

Die Zuwachsraten für die kommenden Jahre: Im Voranschlag 1994 sind es 3 Prozent, im Mittelfristplan 1995–1999 sind es 4,6 Prozent, und in der Rechnung 1992 waren es noch 5,7 Prozent. Das sind vernünftige Massstäbe, das ist ein vernünftiger Rahmen, den wir uns gegeben haben. Es wäre nun an Ihnen, uns zu helfen und im Rahmen dieser Zielsetzung, die Sie letztendlich von uns gefordert haben, mit uns auf den Weg zu gehen. Zwingen Sie uns nicht, praktisch jedes Jahr eine Hüst- und-Hott-Politik durchzuführen, die uns nicht weiterbringt, die uns bremst.

Wir müssen modernisieren, wir müssen die grossen Aufgaben angehen, und wir sollten aufhören, in einem sogenannten Kleinkrieg alles immer wieder in Frage zu stellen. Ich habe anlässlich meines Besuches in Spanien festgestellt, dass man an uns zweifelt. Wir sollten mit unserem Verhalten darauf hinwirken, dass diese Zweifel ausgeräumt werden können. Gegen aussen stärken wir unsere Position nicht, wenn im Ausland immer wieder die Frage auftaucht, ob die Schweiz schliesslich bereit sei, das, was sie auf das Papier gebracht hat, zu realisieren, oder ob sie es nur schreibe und es dann nicht realisiere. Ich bin dafür, dass wir rasch, klar und deutlich Signale geben und realisieren. Helfen Sie mit!

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Frau Diener: Ich möchte hier schnell die Debatte über den SBB-Voranschlag unterbrechen und Ihnen einen Ordnungsantrag beliebt machen.

Wir haben anschliessend die Teiländerung des Bundesgesetzes über die politischen Rechte traktandiert, ein sehr wichtiges Geschäft. Die politischen Rechte – das haben wir gestern schon gesehen – bewegen unsere Gemüter, wir brauchen eine breite politische Diskussion dazu; wir hatten in der Fraktion nicht die Gelegenheit, darüber zu sprechen, weil die Zusatzanträge erst nach den Diskussionen in den Fraktionen eingetroffen sind.

Ich beantrage Ihnen darum, dass wir heute nicht mehr mit den politischen Rechten beginnen und morgen ohne Zeitdruck eine Gesamtdebatte führen.

Ich möchte Ihnen in Anbetracht der späten Stunde beliebt machen, heute nach der SBB-Debatte die Sitzung zu schliessen.

Ruckstuhl: Dieser Ordnungsantrag passt eigentlich nahtlos in das System, mit dem Kalender zu politisieren. Er ist ein Musterbeispiel dafür, wie wir dieses Geschäft immer wieder an den Rand traktandieren; das verhielt sich in der Kommission schon so, und wir stellen es auch heute wieder fest. Sie haben die Fahne samt Zusatzanträgen seit letztem Donnerstag auf dem Pult und hätten gestern nachmittag Gelegenheit gehabt, eine Fraktionssitzung abzuhalten.

Ich beantrage, die Traktandenliste einzuhalten.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Diener
Dagegen

47 Stimmen
43 Stimmen

Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1994

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Le président: M. Stalder a retiré sa proposition de renvoi au Conseil fédéral.

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

74 Stimmen

Dagegen

6 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Schluss der Sitzung um 21.00 Uhr

La séance est levée à 21 h 00

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	93.071
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	2422-2433
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 496

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.