

B. Bundesbeschluss über die Finanzrechnung der PTT-Betriebe für das Jahr 1993

B. Arrêté fédéral concernant le compte financier de l'Entreprise des PTT pour l'année 1993

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Allenspach, Aregger, Bär, Baumann, Bäumlín, Béguelin, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Blatter, Bodenmann, Bonny, Borer Roland, Borradori, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bühler Simeon, Bühlmann, Bundi, Bürgi, Caccia, Camponovo, Cavadini Adriano, Chevallaz, Comby, Danuser, Darbellay, de Dardel, Deiss, Dettling, Dünki, Eggenberger, Eggly, Epiney, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Giger, Gonseth, Graber, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Holenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jenni Peter, Jöri, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leu Josef, Leuba, Leuenberger Ernst, Loeb François, Maeder, Mamie, Maspoli, Mauch Rolf, Maurer, Meier Hans, Meier Samuel, Meyer Theo, Misteli, Moser, Müller, Nabholz, Narbel, Nebiker, Oehler, Ostermann, Perey, Philipona, Raggenbass, Rebeaud, Robert, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Spoerry, Stalder, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steiger Hans, Steinemann, Stucky, Suter, Theubet, Tschopp, Vetterli, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wittenwiler, Wyss William, Zbinden, Züger, Zwygart (135)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Berger, Steiner Rudolf, Zwahlen

(3)

Abwesend sind – Sont absents:

Aubry, Baumberger, Bischof, Blocher, Borel François, Bühler Gerold, Carobbio, Caspar-Hutter, Cincera, Columberg, Couchepin, Daepp, David, Diener, Dormann, Dreher, Ducret, Duvoisin, Engler, Eymann Christoph, Fankhauser, Fischer-Hägglingen, Früh, Giezendanner, Gobet, Goll, Grossenbacher, Gysin, Hafner Ursula, Hämmerle, Hegetschweiler, Herczog, Jaeger, Ledergerber, Leemann, Lepori Bonetti, Leuenberger Moritz, Maitre, Marti Werner, Matthey, Mauch Ursula, Miesch, Mühlemann, Neuenschwander, Pidoux, Pini, Poncet, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruf, Rychen, Segmüller, Steinegger, Strahm Rudolf, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Wiederkehr, Wyss Paul, Ziegler Jean, Zisyadis (61)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Haller

(1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

Bühlmann Cécile (G, LU): Ich beantrage Ihnen, die Berichte über den Europarat (94.001; 94.009) statt in Kategorie IV in Kategorie III zu behandeln, und zwar aus folgenden Gründen: Der Europarat hat in letzter Zeit sehr an Bedeutung gewonnen. Das hat sich durch den Eintritt von sieben mittel- und osteuropäischen Staaten in den Europarat in den letzten vier Jahren gezeigt, und das zeigt sich dadurch, dass sieben weitere Länder Ost- und Mitteleuropas «vor der Tür» stehen.

Der Europarat ist die einzige paneuropäische Organisation, in der die Schweiz Mitglied ist und die eine grosse Bedeutung hat. Die Schweiz ist nicht einfach nur Mitglied, sie ist ein sehr aktives Mitglied. Zwölf unserer Kolleginnen und Kollegen aus National- und Ständerat arbeiten im Europarat mit. Sie haben dort einen sehr guten Ruf und gelten als sehr tüchtig und engagiert. Um die Arbeit dieser Kolleginnen und Kollegen und das, was im Europarat geschieht, zu würdigen, sollten wir einen Wechsel von Kategorie IV auf Kategorie III vornehmen.

Es ist in diesem Rat einmal pro Jahr möglich, über Europaratspolitik zu sprechen. Wenn wir das so lieblos und schäbig in Kategorie IV abhandeln, geben wir der Arbeit dieser Organisation nicht genügend Bedeutung. Deshalb bitte ich Sie, die beiden Geschäfte in Kategorie III zu behandeln.

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Bühlmann

40 Stimmen

Dagegen

101 Stimmen

94.022

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1993

CFF. Gestion et comptes 1993

Bezug bei der Generaldirektion SBB,

Hochschulstrasse 6, 3030 Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,

Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

Botschaft und Beschlussentwürfe vom 20. April 1994

(BBl II 1249)

Message et projets d'arrêtés du 20 avril 1994 (FF II 1249)

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

Béguelin Michel (S, VD) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen befasste sich an ihrer Sitzung vom 16. Mai 1994 mit diesem Geschäft. Bei der Überprüfung des derzeit geltenden Leistungsauftrages 1987 stellte sich heraus, dass er den vorgesehenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nicht genügend Rechnung getragen hat. Die SBB waren seit dem Rechnungsjahr 1992 nicht mehr in der Lage, den in diesem Leistungsauftrag vorgesehenen Infrastrukturbeitrag zu erwirtschaften. Die zur Überprüfung der finanziellen Situation der SBB eingesetzte Expertengruppe (Groupe de réflexion) schlug letztes Jahr in ihrem Schlussbericht u. a. vor, im Verkehr marktwirtschaftliche Bedingungen zu schaffen und die Aufgaben der SBB klar abzugrenzen. Der darauf vom Bundesrat ausgearbeitete Entwurf zu einem politischen Leitbild für die SBB soll dem Parlament im kommenden Jahr vorgelegt werden.

Weil der geltende Leistungsauftrag Ende 1994 ausläuft, und in Anbetracht der zeitlichen Unsicherheiten in der Nachfolgeregelung des Leistungsauftrages, der in eine breit angelegte Vernehmlassung gegeben wird, beantragt der Bundesrat, die Laufzeit des derzeitigen Leistungsauftrages um maximal drei Jahre, d. h. bis Ende 1997, zu verlängern.

Béguelin Michel (S, VD) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

La Commission des transports et des télécommunications a traité cet objet lors de sa séance du 16 mai 1994.

Le mandat de prestations 1987, actuellement en vigueur, a fait l'objet d'une analyse qui est arrivée à la conclusion qu'il n'avait pas rempli toutes les conditions-cadres de la politique des transports prévues initialement. Ce mandat prévoit notamment que les CFF fournissent une contribution d'infrastructure, ce qu'ils ne sont plus en mesure de faire depuis les comptes 1992. De plus, la situation financière des CFF a été examinée par le groupe de réflexion dont les résultats ont été publiés l'an passé. Une des recommandations principales de ce groupe d'experts est l'instauration des conditions de l'économie de marché dans le secteur des transports, ainsi qu'une délimitation claire des tâches des CFF. Un projet de conception de politique directrice est en cours d'élaboration, qui sera soumis au Parlement l'an prochain.

Comme la validité de l'actuel mandat de prestations expire à la fin de l'année 1994 et vu les incertitudes concernant le calendrier qui règnent à propos de l'élaboration du nouveau mandat de prestations qui sera soumis à une large consultation, le Conseil fédéral demande que la validité du mandat de prestations en vigueur actuellement soit prorogée de trois ans au maximum, c'est-à-dire jusqu'à fin 1997.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt einstimmig, der Verlängerung des SBB-Leistungsauftrages 1987 um höchstens drei Jahre zuzustimmen.

Proposition de la commission

A l'unanimité, la commission propose d'approuver la prorogation du mandat de prestations 1987 des CFF pour une durée maximale de trois ans.

Allgemeine Aussprache – Débat général

Friderici Charles (L, VD), rapporteur: Le dicton populaire veut que les années se suivent et se ressemblent. La Commission de gestion a heureusement pu constater que ce n'était pas le cas pour les Chemins de fer fédéraux. En effet, est-ce l'effet des mutations intervenues à la Direction générale ou celui de la situation économique défavorable, c'est la première fois depuis bien quelques années que les membres des Chambres chargés d'effectuer les inspections et les visites dans notre grande régie sont accueillis avec civilité et que les séances commencent à l'heure prévue, sans récriminations préliminaires ni annonce d'un départ prématuré. La Commission de gestion l'a relevé, et elle tient à féliciter les membres de la Direction générale et leurs collaborateurs pour leur excellente collaboration. Il fallait le souligner.

L'année 1993 a été marquée par une très rapide détérioration du marché des transports. Le fléchissement a été particulièrement ressenti en trafic marchandises. Malgré cette situation défavorable, les CFF enregistrent une amélioration de leur compte d'exploitation, même si celui-là ne boucle pas encore avec un résultat positif. La stratégie d'optimisation systématique visant à l'abaissement des coûts et à l'accroissement de la productivité commence déjà à porter ses fruits et l'inversion de la tendance est très nette.

A plusieurs reprises, la Commission de gestion a eu l'occasion de rencontrer la Direction générale des CFF. Elle a été renseignée périodiquement sur les mesures de rationalisation de la production et sur les objectifs à long terme de notre grande régie. Même si les avis de notre commission ne sont pas unanimes sur l'opportunité de telle ou telle décision prise, il est indispensable de laisser une plus grande liberté de gestion à la Direction générale, afin qu'elle puisse réagir plus rapidement aux tendances du marché des transports.

En 1993, également, la Commission de gestion a eu l'occasion d'assister à un séminaire auquel étaient conviés les syndicats des transports publics. A cette occasion, il nous a semblé

que, si le monde politique s'accorde en général à féliciter les CFF pour le vent nouveau qui souffle à la Direction générale, les partenaires syndicaux n'étaient pas suffisamment conscients des difficultés structurelles et conjoncturelles que devait affronter la régie.

La stratégie des CFF sera basée à l'avenir selon trois axes:

1. la modification des conditions-cadres en matière de politique des transports et/ou de législation concernant le Statut des fonctionnaires sur la base de la publication du rapport du groupe de réflexion;
2. le changement des structures de l'entreprise et, au besoin, de sa forme juridique basée sur le projet de réforme de l'entreprise et sur la future conception directrice des CFF;
3. l'optimisation, dans le cadre des structures et des conditions existantes, dans l'état actuel de la législation et dans la limite des compétences accordées aux CFF.

L'analyse des coûts et des profits a permis de supprimer nombre de tâches devenues superflues et de réaliser des économies. Certaines suppressions de postes de travail seront poursuivies jusqu'à fin 1996 d'une façon socialement acceptable. Nous noterons au passage que certaines dispositions prises, qui ont déjà porté leurs fruits, avaient été évoquées en 1986 déjà. On peut raisonnablement se demander si, à cette époque, le mandat de prestations 1987 en préparation aux Chambres n'était pas dépassé, ce qui a, d'ailleurs, très rapidement été mis à l'évidence par la suite.

Certaines expériences pilote dans le domaine du trafic régional s'avèrent satisfaisantes. C'est ainsi que la fréquentation des transports publics a augmenté dans le Kandertal et sur la ligne Herzogenbuchsee-Soleure. L'introduction du nouvel horaire, à fin mai 1994, permettra d'étendre ces mesures à d'autres régions. Nous espérons que celles-ci rencontreront le même succès.

Dans le domaine du trafic voyageurs à longue distance, un certain nombre de mesures de marketing ont été prises, qui se sont soldées par un léger fléchissement de la fréquentation, mais par une augmentation des produits.

Le trafic voyageurs international a également été l'objet de substantielles améliorations.

La situation est moins réjouissante dans le domaine du trafic marchandises. La récession persistante et le recul de la demande de biens de consommation qu'elle entraîne ont fortement influencé ce trafic. Les surcapacités existantes, tant en matière de transports ferroviaires que routiers, pèsent sur le marché et la diminution du volume des transports a été quasiment identique en trafic intérieur et en trafic de transit.

Dans le secteur du Cargo Rail, la diminution a été sensible pour les transports d'huiles minérales et de produits chimiques. Les pertes de trafic pour les autres produits ont été limitées, notamment grâce à des efforts de vente renforcés.

Dans le secteur des wagons isolés, la concurrence a été beaucoup plus vive. Des mesures de rationalisation et d'optimisation des résultats ont été prises et seront poursuivies.

En transit, les transports combinés ont bien résisté, voire même progressé, en matière de transports non accompagnés. Par contre, la crise dans la sidérurgie et la branche automobile a lourdement pesé sur le transit par wagons complets. L'ouverture du couloir ferroucier au 1er janvier 1994 a été anticipée par un très gros effort de commercialisation. L'année 1993 a également été celle de la fondation de la nouvelle société CDS Cargo Domicile SA, qui reprendra l'activité du trafic de détail des CFF dès le début de janvier 1995. Dans ce domaine, la baisse a été de 12 pour cent, ce qui est considéré comme très important par la Direction générale des CFF, mais qui correspond également à la baisse moyenne constatée en matière de transports routiers.

Lors des inspections à la Direction générale ou dans les services des CFF, un accent particulier a été porté sur la sécurité du trafic. Il ressort de ces différentes visites que la sécurité reste la priorité numéro une de la régie, avant le respect de l'horaire et les mesures de rationalisation. C'est ainsi que chaque incident ou accident est analysé et que des mesures sont prises en vue d'éviter leur répétition. Actuellement, les CFF améliorent continuellement les installations de sécurité sur le réseau. Ils équipent celui-ci avec des postes de détection des anomalies sur

les convois, étudient un système de détection de déraillement des essieux, qui équipe les TGV français, envisagent de nouveaux dispositifs de sécurité sur les chantiers, examinent la possibilité de modifier l'acheminement des trains transportant des matières dangereuses et ont entrepris, avec leurs partenaires européens, la mise au point d'un système unifié extrêmement complexe de communication, de guidage et de contrôle des trains.

Les investissements en matière de gestion du trafic couvrant l'ensemble du pays sont également à l'ordre du jour. Le développement d'un système de disposition au moyen de techniques de pointe reste prioritaire.

En dernier lieu, nous relèverons un point sensible qui a été soulevé lors de la séance commune des sous-commissions des Commissions de gestion et des finances. Il s'agit de certaines diversifications qui entraînent la création, par les CFF et d'autres partenaires, de sociétés anonymes qui échappent au contrôle des Commissions de gestion et des finances. Depuis plusieurs années, ces deux commissions s'inquiètent de ne pouvoir contrôler ni les investissements ni la rentabilité des dites sociétés qui sont pourtant, au moins partiellement, financées par des deniers publics. Citons, pour l'exemple, celui de la société Trans-Kombi AG, qui avait repris sur un plan privé l'exploitation des installations mises en place pour l'expérience avortée Cargo X, et qui, pendant de nombreux mois, a offert des prestations au-dessous du seuil de rentabilité. Cette société a fait faillite et a laissé une ardoise de plus de 1 million de francs à charge de notre régie.

La Commission de gestion a acquis la certitude que la Direction générale et les collaborateurs des CFF font des efforts constants pour améliorer à la fois les prestations et la rentabilité de notre régie. Pour cela, les moyens mis en oeuvre nous semblent adéquats. Aussi, devons-nous accorder notre confiance aux hommes qui veulent entreprendre ces réformes et les encourager dans cette voie pour le présent, mais également à l'avenir.

La Commission de gestion vous invite à approuver le rapport de gestion des CFF pour 1993 selon l'article 1er alinéa 2 de l'arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des CFF pour 1993.

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatte: Die Finanzkommission beantragt Ihnen, die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 zu genehmigen. Wir können die finanziellen Ergebnisse durchaus von zwei Seiten betrachten – so, wie man bei einem zur Hälfte gefüllten Glas sagen kann, es sei halbleer oder halbvoll. Die Finanzkommission ist der dezidierten Auffassung, dass das Glas halbvoll ist und dass die Schweizerischen Bundesbahnen in einem sowohl wirtschaftspolitisch als auch in bezug auf die Transportpolitik schwierigen Umfeld ein durchaus ansprechendes Ergebnis erwirtschaftet haben. Allerdings ist uns klar, dass über einen neuen Leistungsauftrag weitere finanzielle Verbesserungen im Bereich der SBB notwendig sind. Da es offensichtlich ist, dass auf seiten des Ertrages kurzfristig wenig zu erreichen ist, ist die Handlungsachse ganz eindeutig im Bereich der Kosten festzulegen, obwohl wir wissen, dass gerade auch im Regionalverkehr nicht alles über Bord geworfen werden kann und soll, was sich im Verlaufe der Zeit bewährt hat. Oder anders gesagt: Die SBB müssen – und ich bin mir im klaren, dass sie es auch tun werden – vor allem ihre guten Leistungen behalten und allenfalls ausbauen.

Es gilt jedoch zu verhindern, dass die positive Tendenz im finanziellen Bereich der Bahnen plötzlich durch externe Effekte wiederum ins Gegenteil umschlagen kann. Wir sind uns bewusst, dass schmerzliche Eingriffe – Stichworte sind u. a. Liniestilllegungen und sektorielle Einschränkungen des Angebotes – unter dem Gebot der finanziellen Verhältnisse kaum zu umgehen sein werden. Gleichzeitig muss gesagt werden, dass die Generaldirektion der SBB die Situation nicht nur erkannt, sondern weitgehend auch entsprechende Sanierungsschritte eingeleitet hat – dies unter zum Teil schwierigen Voraussetzungen, weil sich die betroffenen Kantone und Gemeinden aus verständlichen Gründen in aller Regel gegen einen Angebotsabbau zur Wehr setzen.

Es gilt, das Verhältnis zwischen Politik und Unternehmensführung der SBB neu zu definieren. Der neue Leistungsauftrag ist in Aussicht gestellt. Gut, jetzt müssen oder sollen wir einer Verlängerung des bestehenden noch zustimmen. Aber gerade dieser neue Leistungsauftrag muss den unternehmerischen Spielraum der SBB neu definieren und klar und deutlich festlegen, wo sich die Politik noch einzumischen hat, wo sie noch Einfluss nehmen soll. Das wird nicht sehr einfach sein. Die Vergrösserung des unternehmerischen Spielraumes ist an sich richtig. Auf der anderen Seite muss diese mit zunehmender Verantwortungsübernahme durch die SBB selber gerade für die finanzielle Seite gekoppelt werden.

Ich möchte der SBB-Generaldirektion, aber auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Schweizerischen Bundesbahnen danken. Sie erbringen in einem nicht einfachen Umfeld eine gute Leistung.

Anzufügen wäre noch, dass ich auch für die freisinnig-demokratische Fraktion gesprochen habe. Im Sinne des Einsparens von Sitzungszeit haben wir uns zu diesem Vorgehen entschlossen.

Narbel Jean-Marc (L, VD), rapporteur: Dans une situation financière difficile depuis plusieurs années, les comptes des CFF enregistrent une amélioration notable pour l'exercice 1993. Situons rapidement ce résultat satisfaisant en soulignant que le déficit de l'exercice, de 98 millions de francs, est inférieur de 58 pour cent à celui prévu au budget, de 234 millions de francs. Ce déficit est inférieur également à celui de 1992 qui s'élevait à 136 millions de francs, soit une diminution importante de 28 pour cent. Il faut souligner que le déficit de 1992 avait été limité du fait de produits exceptionnels de près de 100 millions de francs.

La Direction générale des CFF a donc accompli un effort tout particulier, et il convient de saluer une telle attitude pour obtenir une limitation aussi importante du déficit. Ce résultat est d'autant plus méritoire que les effets de la conjoncture ont eu des conséquences non négligeables sur les produits. En effet, si nous examinons les produits, nous constatons que le trafic voyageurs atteint presque la cible budgétaire avec une hausse tarifaire; par contre, le trafic-marchandises s'effondre, étant inférieur de plus de 200 millions de francs au budget, ce qui représente une diminution de plus de 15 pour cent.

Il est inquiétant de constater un tel recul du trafic marchandises, dont les recettes diminuent de 129 millions de francs par rapport à 1992. Enregistrer une baisse de 10 pour cent du produit des marchandises est une évolution particulièrement préoccupante, qui ne peut pas être mise entièrement sur le compte de la conjoncture. Cargo Transit se révèle un échec. On peut se demander si toute la politique des transports de marchandises ne devrait pas être remise en cause pour obtenir des résultats positifs et mieux s'adapter aux nécessités du marché. La solution du trafic marchandises est un véritable défi pour la Direction générale des CFF, et nous souhaitons qu'elle réussisse à relever un tel défi.

Si l'on examine maintenant les charges, on peut faire les observations suivantes.

Premièrement, les charges de personnel sont très largement contenues puisqu'elles enregistrent une progression modeste de 1,2 pour cent.

Deuxièmement, sur un total de traitements de 2,5 milliards de francs, des charges sociales de 723 millions de francs représentent un taux de charges sociales de près de 29 pour cent, taux élevé que peu d'entreprises du secteur privé sont en mesure de payer.

Troisièmement les amortissements sont supérieurs de 30 millions de francs à ceux de l'an passé.

Enfin, quatrièmement, les intérêts bénéficient de la baisse des taux puisqu'ils sont inférieurs de 34,2 millions de francs à ceux payés l'an passé.

Ainsi, l'augmentation des charges d'une année à l'autre se limite à plus 0,6 pour cent, alors que les produits s'accroissent de 1,3 pour cent.

A ces considérations liées au compte d'exploitation, il faut ajouter un très gros effort pour diminuer les effectifs de personnel, soit une diminution de 1078 unités l'an dernier. Il devrait

en résulter, ces prochaines années, une diminution des dépenses qui pourrait permettre de retrouver l'équilibre des comptes.

Quant aux charges d'infrastructure, elles enregistrent une progression de 6,7 pour cent, mais restent inférieures à celles prévues au budget. La baisse des intérêts de 19,3 millions de francs permet de diminuer ces charges. De manière générale, on constate à nouveau que les CFF sont dans une situation telle qu'il ne leur est pas possible de verser la moindre contribution aux frais d'infrastructure. Ainsi, les prestations de la Confédération correspondent à l'entier de ces charges.

Il est aussi préoccupant de constater que la Confédération voit sa charge en faveur des CFF encore alourdie en 1993 de plus 6,7 pour cent, soit environ 130 millions de francs, pour atteindre 2 milliards 120 millions de francs.

Ainsi, pour illustrer concrètement ce que représente cette charge, on peut assurer que la Confédération a supporté l'an dernier 320 francs par habitant pour permettre l'équilibre des comptes des CFF. Cette lourde charge de la Confédération représente le 6,7 pour cent de l'ensemble des comptes de l'Etat et près du tiers du déficit enregistré par la Confédération l'an dernier. Dans la situation actuelle des finances fédérales, on doit donc exiger de la Direction générale des CFF qu'elle poursuive son effort d'amélioration des résultats d'exploitation.

En terminant, j'aimerais aborder deux considérations qui chevauchent à la fois la gestion et les comptes.

Premièrement, les investissements futurs des CFF. Avec les projets de «Rail 2000» et des transversales alpines, la Confédération devra investir des montants colossaux dont il sera pour ainsi dire impossible de retrouver, par le biais d'amortissements, le retour. L'effort en faveur des CFF risque donc de devenir encore plus important.

Deuxièmement, M. Friderici Charles l'a abordé tout à l'heure, les participations des CFF. Le rapport de gestion des CFF pour 1993 donne le détail des participations de la grande régie. Ce qui frappe, c'est le nombre et la complexité des sociétés dans lesquelles les CFF sont engagés. Il serait souhaitable que, dans les prochains rapports, le rendement de ces participations soit mentionné. Par ailleurs, on peut se demander s'il est opportun de conserver l'ensemble de ces participations sur le plan financier, et nous pensons que, là, le Conseil fédéral et la grande régie sont devant un problème important.

Au terme de ces considérations, la Commission des finances vous propose, à l'unanimité, d'accepter les comptes des CFF pour l'exercice 1993.

Frey Walter (V, ZH): Sie werden gestatten, dass ich im Namen der SVP-Fraktion zu SBB-Geschäftsbericht und -Rechnungen 1993 Stellung nehme und gleichzeitig auch den Antrag zum Bundesbeschluss B (Ziff. I Art. 8 Abs. 3) – betreffend die dreijährige Verlängerung des Leistungsauftrags –, den ich im Auftrag der SVP-Fraktion eingereicht habe, begründe. Ich spare damit Ihre und vielleicht auch meine Zeit.

Die SBB schliessen 1993 mit einem Fehlbetrag von 98 Millionen Franken ab. Das sind 136 Millionen Franken weniger Verlust als budgetiert und gleichzeitig 38 Millionen Franken weniger Verlust als im Vorjahr. Tiefere Zinsen und eine bedeutend bessere Ausgabendisziplin haben dieses Resultat ermöglicht, das in einem noch schlechteren konjunkturellen Klima als 1992 erzielt wurde.

Die SVP-Fraktion dankt dem Personal und der SBB-Geschäftsleitung für die markante Effizienzsteigerung und stellt mit Befriedigung fest, dass bei den SBB ein neuer, positiver Wind weht. Die Bemühungen um Transparenz, ich denke zum Beispiel an die Linienerefolgsrechnung, sind eine wesentliche Voraussetzung für die Zukunftsbewältigung. Trotz dem gegenüber dem Budget erfreulichen Ergebnis müssen wir feststellen, dass die Bundesbelastung durch die SBB 1993 um weitere 130 Millionen Franken auf die Rekordhöhe von 2121 Millionen Franken gestiegen ist. Das, bevor die zukünftigen Grossinvestitionen, «Bahn 2000» und Neat, sich kostenwirksam in der Rechnung widerspiegeln. Auch weiss heute jedermann, dass man den SBB kaum zumuten kann, den angehäuften Schuldenberg innert nützlicher Frist abzutragen.

Damit sind wir bei der Frage der Zukunftsbewältigung. Erlauben Sie mir daher, dass ich meinen Antrag zu Bundesbeschluss B (im Auftrag der SVP-Fraktion) an dieser Stelle begründe:

Nach der Botschaft soll der Leistungsauftrag 1987 an die SBB um längstens drei Jahre, d. h. bis Ende 1997, verlängert werden. Jede Frau und jeder Mann in diesem Rat wissen jedoch, dass der heutige Leistungsauftrag endgültig gescheitert ist, dass dieser sogenannte Leistungsauftrag nur noch als recht eigenartiges Rechnungsmodell dienen kann. Was jedoch die SBB, wie jedes Unternehmen in diesem Land, brauchen, ist eine Zielsetzung: ein neues Leitbild oder einen neuen Leistungsauftrag, wenn Sie so wollen. Der Bundesrat und – anschliessend – das Parlament müssen wissen, was sie in Zukunft von den SBB verlangen. Eine tüchtige Geschäftsleitung, wie wir sie heute bei den SBB haben, hat das Recht zu wissen, was wir in Zukunft von den Schweizerischen Bundesbahnen erwarten. Ohne eine klare Zielsetzung kann eine Geschäftsleitung nicht optimal arbeiten. Das gilt gleichermassen im privaten wie im öffentlichen Bereich.

Die Arbeiten der Gruppe der Reflexion sind abgeschlossen. Die Vernehmlassung über das neue Leitbild wird bald Resultate zeigen und sollte bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein. Das Ausarbeiten der Botschaft und die Beratung derselben können 1995 stattfinden. Warum also bis 1997 warten? Wir müssen uns in dieser – ich anerkenne es – heiklen politischen Frage selbst unter Druck setzen. Die SBB haben es verdient, so rasch wie möglich eine klare unternehmerische Zielsetzung für ihre künftige Arbeit zu bekommen. Ein Detail: In meinem Antragstext zu Artikel 8 Absatz 3 habe ich – im Unterschied zum Antrag der Kommission – das Wort «längstens» weggelassen.

Ich bitte den Rat im Namen der SVP-Fraktion, die Rechnungen der SBB für das Jahr 1993 gutzuheissen, und beim Bundesbeschluss B bitte ich alle Freunde der SBB, meinen Antrag zu Ziffer I Artikel 8 Absatz 3 zu unterstützen.

Stalder Fritz (D, BE): Bei der Lektüre des SBB-Geschäftsberichtes darf man die Feststellung machen, dass die Leitung dieses Unternehmens fest entschlossen ist, sich den Herausforderungen des modernen Eisenbahnzeitalters zu stellen. Für ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist es nicht einfach, unter dem starken Druck seines Konkurrenten, des privaten Strassenverkehrs, Zukunftsvisionen zu entwickeln. In dieser Beziehung bietet dieser Bericht ein recht positives Bild. Man spürt förmlich, dass die verantwortlichen Instanzen, aber auch der ganze Personalkörper der SBB sich den Herausforderungen der modernen Entwicklung mit erstaunlichem Elan stellen. Dafür sei der Leitung und dem Personal recht herzlich gedankt.

Allerdings sind die Zukunftsperspektiven der SBB durch drei positive Volksentscheide – «Bahn 2000», Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) und Alpen-Initiative – recht deutlich vorgezeichnet. Das Schweizervolk glaubt an seine SBB und ist somit bereit, einen finanziellen Einsatz zu riskieren. Es gilt also, trotz betriebswidrigem Wirtschaftsklima die politischen Entscheide in die Tat umzusetzen.

Auch in den umliegenden Ländern scheint mit dem neuen Intercity-Netz und dem TGV und weiteren Hochleistungszügen ein neues Eisenbahnzeitalter angebrochen zu sein. Grosse Anforderungen werden an die SBB gestellt. Hoffen wir, dass der «gute Geist», welcher im vorliegenden Bericht festgestellt werden kann, nicht verlorengeht.

Trotzdem mache ich mir Sorgen, dass die politischen Instanzen Gefahr laufen, den Betrieb der SBB nur nach finanziellen Kriterien zu beurteilen. Natürlich bin auch ich der Auffassung, dass die SBB nach modernen Richtlinien und finanziell vertretbaren Kriterien geführt und betrieben werden müssen. Daneben gilt es aber zu beachten, dass die SBB wirtschafts- und sozialpolitische Aufgaben zu erfüllen haben, die nicht nach rein marktwirtschaftlichen Kriterien über den Preis abgegolten werden können: Fahrplanpflicht, flächendeckende Verkehrserschliessung und ein umfassendes Sicherheitsdispositiv verursachen ganz erhebliche Kosten.

Die Frage nach der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes muss bei der Frage des Personalabbaus dauernd gestellt werden. Auch ich anerkenne die Notwendigkeit des Personalabbaus. Wenn dieser aber zur Reduzierung des Sicherheitsgefühls der Reisenden führt und in gewissen Fällen der Wegfall des Zugspersonals durch den Einsatz von Polizeikräften kompensiert werden muss, wird der Personalabbau fragwürdig.

Die jüngsten bedauerlichen Betriebsunfälle tangieren offenbar leider direkt das Sicherheitssystem der SBB. So ausgeklügelt dieses Sicherheitssystem auch ist, so scheinen diese Vorkommnisse doch zu beweisen, dass auf Strecken mit Baustellen – ich betone: auf Strecken mit Baustellen – offenbar Lücken bestehen, die unbedingt geschlossen werden müssen.

Das Problem mit dem «Sorgenkind Regionalverkehr» lässt sich mit der Umstellung des öffentlichen Verkehrs von der Schiene auf die Strasse, auch wenn frankenmässig einiges eingespart werden kann, nicht grundlegend befriedigend lösen. Obwohl auch Vorteile vorhanden sind, lassen sich die Nachteile nicht aus der Welt schaffen. Infolge der Umstellung auf die Strasse muss in den allermeisten Fällen mit Reisezeitverlängerungen gerechnet werden, was im Vergleich mit dem Privatauto zu unattraktiven Angeboten führt. Jüngstes Beispiel einer Umstellung auf Busbetrieb: Lyss–Büren–Solothurn, Gesamtstreckenlänge 25 Kilometer. Die bisherige Reisezeit betrug 27 Minuten, neu beträgt sie, mit Umsteigen in Büren auf den Bus, 37 Minuten. Auf dieser kurzen Strecke ergibt sich schon eine Zeitdifferenz von 10 Minuten. Rechnet man aber die Strecke Bern–Solothurn via Lyss, ergibt sich gegenüber dem bisherigen Fahrplanangebot wegen der neuen Anschlüsse in Lyss für diese kurze Strecke eine Reisezeitverlängerung von 17 Minuten.

Wir sind der Auffassung, dass mit modernen Schienenfahrzeugen analog Privatbahnen auch die SBB imstande sein sollten, den Regionalverkehr kostengünstiger anbieten zu können. Die angewendete Vollkostenrechnung lässt sich auch schlecht begründen, weil diese für den Güterverkehr seit langem nicht realisiert werden kann. Ein gutes Angebot – Taktfahrplan – sollte nach wie vor gemacht werden. Schlechte Angebote im Regionalverkehr werden sich bestimmt nachteilig auf die Hauptlinien auswirken. Darum muss der Qualität des Regionalverkehrs volle Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Zur vorliegenden Rechnung: Erfreulich ist nicht das Rechnungsergebnis als solches; erfreulich ist aber, dass die Rechnung trotz widerlichen wirtschaftlichen Bedingungen für die SBB – so der Verkehrsrückgang besonders im Güterverkehr – auf akzeptablem Niveau gehalten werden konnte. Rationalisierungsmassnahmen, massiver Personalabbau und trotz gestiegenen Schulden geringerer Aufwand für den Schuldendienst sind hier die massgeblichen Gründe für diesen Rechnungsabschluss, welcher immerhin um 136 Millionen Franken besser ausgefallen ist als budgetiert. Freilich müssen die Sparanstrengungen weitergeführt und auch stärker auf die Verwaltung ausgedehnt werden. Das Organigramm auf Seite 74 des SBB-Geschäftsberichtes zeigt eindeutig auf, dass bei moderner Kommunikation und elektronischer Datenverarbeitung die «Trilogie» der verschiedenen Verwaltungsabteilungen recht fragwürdig erscheint.

Ich möchte Sie einladen, den beiden Bundesbeschlüssen zuzustimmen und somit den SBB freie Fahrt in die Zukunft zu garantieren.

Oehler Edgar (C, SG): Es wäre vermutlich einfach, jetzt den SBB ebenfalls vorzuschlagen, sie sollten die besten Bereiche privatisieren, um die entsprechenden Mittel zur Sanierung ihrer Finanzen einnehmen zu können. Herr Bundesrat, wir werden diesen Antrag selbstverständlich nicht stellen, weil wir schon von der Antwort, die Sie uns im Zusammenhang mit den PTT gegeben haben, enttäuscht sind. Wir hätten mehr erwartet als nur den Hinweis, man verkaufe in einem guten Haushalt nicht das Tafelsilber. Ich möchte Sie nochmals daran erinnern: Am Schluss stehen noch zwei, drei Bürger «in der Landschaft» herum, die zur Annahme oder Verwerfung des Gesetzes «Privatisierung» auch etwas sagen möchten.

Mindestens bei den letzten drei Volksabstimmungen haben wir feststellen müssen – Sie und ich, der grosse Teil in diesem Saal –, dass sich das Volk mit derartigen Argumenten nicht mehr unbedingt abspesen lässt. Die Sache ist zu wichtig, als dass wir heute, wo wir noch Zeit hätten, das Volk zu informieren, riskieren könnten, die entsprechenden Angaben nicht preiszugeben – ein Hinweis, dass wir das Volk bereits heute besser informieren sollten!

Sie haben es gehört, und wir haben es alle festgestellt, dass die SBB ein sehr schwieriges Jahr hinter sich haben. Dennoch stellen wir fest, wenn wir die Rechnung quantitativ durchsehen, dass im vergangenen Jahr glücklicherweise eine eigentliche Trendwende stattgefunden hat und die Massnahmen nunmehr zu greifen beginnen, die in den vergangenen Jahren vom Bundesrat und von der SBB-Generaldirektion – ich möchte aber auch betonen: im Einvernehmen mit dem vielgeschmähten Verwaltungsrat – ergriffen wurden. Wir sagen das mit Blick auf den Bruch zwischen explosionsartigem Wachstum der Ausgaben und den relativ stetig zunehmenden Aufgaben. Wir sagen das aber auch mit Blick auf die Tatsache, dass im vergangenen Jahr der Personalbestand spürbar reduziert werden konnte, ohne dass dadurch grosse soziale Spannungen entstanden wären – ich erinnere in diesem Zusammenhang wiederum an unser nördliches Nachbarland.

Wenn wir die Kilometerleistungen, die Tonnageleistungen der SBB heute betrachten und diese beispielsweise mit dem Jahr 1980 oder einem noch weiter zurückliegenden Jahr vergleichen, stellen wir fest, dass im Vorjahr, verglichen mit dem Jahr 1965, 7000 Mitarbeiter weniger beschäftigt worden sind – und dies, obschon mehr Leistungen erbracht worden sind. Das heisst, dass Massnahmen, die in den vergangenen zwei, drei Jahren ergriffen worden sind, nun glücklicherweise zu greifen beginnen.

Wenn ich an einige Investitionen der SBB in den Grenzgebieten denke, muss ich sagen, dass man die Zeichen der Zeit erkannt hat und die Strasse nicht mehr gegen die Schiene und die Schiene nicht mehr gegen die Strasse ausspielt, sondern «Hand in Hand» die Probleme des Güter- wie auch des Personenverkehrs zu lösen versucht. Das ist richtig so, weil nicht das Gegeneinander, sondern letztlich nur das Miteinander die Probleme zu lösen hilft.

Wir glauben auch, dass die SBB mit Blick auf die volkswirtschaftliche Leistung mit ihren Investitionen in unserer Privatwirtschaft im vergangenen Jahr viel Gutes und sehr viel Positives für die Beschäftigung geleistet haben.

Unsere Fraktion ist der Meinung, die Verlängerung des Leistungsauftrages 1987, wie sie im Bundesbeschluss B vom Bundesrat beantragt wird, gemäss Entwurf des Bundesrates zu genehmigen ist. Unserer Meinung nach ist es nicht möglich, einen umfassenden, neuen Leistungsauftrag im Verlaufe der wenigen verbleibenden Monate 1994 und, vor allem auch nicht, im kommenden Jahr – aufgrund der Arbeiten, die das Departement von Herrn Bundesrat Ogi in Zusammenarbeit mit der Generaldirektion zu erbringen hat – zu schreiben und zu realisieren. Das heisst nicht, dass die vom Bundesrat beantragte Fristverlängerung ohne Rücksicht auf die Zeit ausgenutzt werden soll; sie soll aber auch nicht gemäss Antrag Frey Walter verkürzt werden. Wir glauben, dass jedes Jahr darüber diskutiert werden muss, dass der Bundesrat und die SBB aber die entsprechende Zeit brauchen, damit der Leistungsauftrag an die SBB der heutigen Zeit angepasst werden kann.

Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass – trotz aller Probleme und trotz aller Kritik im vergangenen Jahr – die Bediensteten zusammen mit den Verantwortlichen der SBB nicht nur die Zeichen der Zeit erkannt, sondern auch die Leistungen erbracht haben, so dass wir miteinander mit Freude an die Regelung der Probleme gehen können.

Zur Ausgabenstruktur: Einem Unternehmen, das 55 Prozent der Ausgaben in das Personal zu investieren hat und das zusammen mit dem Zinsendienst und dem übrigen Aufwand fast zwei Drittel der Ausgaben bereits fest fixiert hat, steht nicht mehr viel unternehmerischer Spielraum zur Verfügung, wenn es auf der anderen Seite mit gesetzlichen Vorschriften an allen Ecken und Enden gebunden ist. In diesem Sinne glauben wir, dass mehr unternehmerische Freiheit den SBB nur guttun

kann, was auch aufgrund der Arbeit der Groupe de réflexion vorgezeichnet wird.

Wir beantragen Ihnen, den Antrag Frey Walter abzulehnen und den Entwürfen des Bundesrates zuzustimmen.

Baumberger Peter (C, ZH): Nach den weitgehend positiven Äusserungen von Kollege Oehler erlaube ich mir einige kritische Bemerkungen zum Investitionsbereich, d. h. zu jenem Bereich, welcher über die Zukunft unserer Bahn entscheidet. Für 1993 waren insgesamt 2,4 Milliarden Franken Investitionen vorgesehen, tatsächlich investiert wurden rund 10 Prozent weniger. Man kann es in der Botschaft auf Seite 17 nachlesen: Die Reduktion beruht im wesentlichen auf dem Verzicht auf den baureifen Brüttener Tunnel. Ich habe das Bundesbüchlein zur Abstimmung über «Bahn 2000» hervorgehoben und habe da gelesen: «Ohne die vier Neubaustrecken» – also auch die Strecke Zürich Flughafen–Ostschweiz – «kann 'Bahn 2000' nicht realisiert werden.»

Heute will man diesen Verzicht dennoch durchziehen. Sie sehen aus den genannten Zahlen, dass bereits in zwei bis drei Jahren die Normalinvestition, also die als tragbar erachtete Investition, die Realisierung ermöglichen würde.

Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen hat erst kürzlich ihren Willen zum zielstrebigem Ausbau des europäischen Hochleistungsnetzes wieder unterstrichen. In Deutschland und Frankreich ist der Ausbau im Gange. Dank der Öffnung Richtung Mittel- und Osteuropa wird sich die Entwicklung auch in jene Richtung beschleunigen. Ein Blick auf das europäische Hauptverkehrsnetz der Bahnen zeigt, dass gerade die Linien Richtung Stuttgart–Nürnberg–Prag einerseits sowie München und Wien–Budapest andererseits auf schweizerischem Gebiet Stiefkinder sind.

Wenn wir weiter derartige Zurückhaltung üben, so ist die Umfahrung der Schweiz im Ost-West-Verkehr eine aktuelle Gefahr, und dies, obwohl wir alle wissen, dass gerade diese Verkehrsachsen Wohlstandsachsen sind. Der Verzicht auf den Ausbau der Hauptachsen Richtung Osten ist zwar kurzfristig finanziell verständlich, aber langfristig ein kapitaler Fehler. Natürlich sind mir – ich erwarte diesen Ihren Einwand – auch die Investitionsfolgekosten bewusst. Indessen bin ich überzeugt, dass die SBB nicht alle Mittel ausschöpfen. Es gälte nach wie vor, eine bessere Nutzung bahneigener Liegenschaften im Zentrum grosser Ortschaften zu realisieren.

Ich habe persönlich vor kurzem erlebt, wie die SBB auf eine Einzonung in einem zentral gelegenen Areal im Rahmen eines Sondernutzungsplanes verzichtet haben. Mir ist ein derartiges Desinteresse an der Aufwertung von bahneigenem Areal schlicht unverständlich. Ich kann bei allem Positiven, das ich dem Geschäftsbericht abgewinnen kann, diesem Vorgehen persönlich nicht zustimmen. Ich bin der Meinung, dass wir längerfristig denken müssen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich spreche für die sozialdemokratische Fraktion; ich sage dies, um alle Missverständnisse zu vermeiden.

Ich beginne mit einer Zahl: 1078 Stellen hat die Leitung der SBB im Jahre 1993 abgebaut. Wenn man der Debatte bisher zugehört hat, erntet sie dafür recht grosses Lob, weil sich das natürlich in der Rechnung niederschlägt; aus betriebswirtschaftlicher Sicht mag dieses Lob absolut seine Berechtigung haben. Im ganzen Land wird uns ja derzeit vorgeführt, dass Sanieren eben heisst: Personal abbauen. Aus volkswirtschaftlicher Sicht – ich nehme an, der Verkehrsminister ist vor allem dieser Sicht verpflichtet – scheint es wohl weniger sinnvoll, wenn man einerseits lobend und praktisch wie eine Jagdtrophäe diese 1078 eingesparten Stellen hier vorführt, aber andererseits vor wenigen Tagen bei der Beratung der Staatsrechnung widerspruchsfrei festgestellt hat, dass die Zahl von damals 180 000 – von möglicherweise inzwischen etwa 170 000 – Arbeitslosen dem Bund aufgrund der Lage der Arbeitslosenversicherung enorme Kosten verursache.

Ich würde so weit gehen und sagen: Diese 1078 eingesparten Stellen haben volkswirtschaftlich gesehen dazu geführt, dass sich irgendwo im Lande 1078 junge Leute beim Arbeitsamt zur Stempelkontrolle melden, die gerne bereit wären, für einen öf-

fentlichen Dienst, beispielsweise für die Eisenbahn, zu arbeiten. Wenn man der vorherigen Debatte etwas gelauscht hat, lautete die entsprechende Zahl bei den PTT auf 1777. Wenn man beide zusammenzählt, sind wir schon nahe bei 3000, und wenn man noch die allgemeine Bundesverwaltung dazu nimmt, sind wir bei fast 3500 eingesparten Stellen im Jahre 1993. Man könnte auch sagen: Die Schweizerische Eidgenossenschaft ist einer der grössten «Jobkiller» in diesem Lande. Ob das volkswirtschaftlich sinnvoll ist, werden wir sicher hören.

Wenn man schon ein bisschen länger dabei ist, hat man schon ganz andere Situationen erlebt. Ich erinnere mich, dass 1988/89 in diesem Parlament der Diskurs in die andere Richtung lief: Damals haben sich alle Fraktionssprecher an die Brust geschlagen und der SBB-Leitung – auch dem Verkehrsminister – vorgeworfen, sie unternähmen zuwenig, um geeignetes Personal zum Betrieb der Post, zum Betrieb der Bahnen zu rekrutieren. Es war jene Zeit, wo die SBB beim Start eines Zuges zum Teil keinen Lokomotivführer auf dem entsprechenden Bahnhof mehr hatten.

Bei der Personalpolitik gilt es aufzupassen. Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft auf Seite 16 (Ziff. 134): «Direkt durch die Unternehmungsführung beeinflussbare Steuerungsgrösse ist praktisch nur der Personalbestand.» Das stimmt, wenn man das rein betriebswirtschaftlich betrachtet. Aber die Frage ist, welche Konsequenzen man daraus zieht. Für 1993 sind die Konsequenzen gezogen: 1078 Stellen weniger, daran können wir nichts mehr ändern. Wir können indessen die Diskussion darüber aufnehmen, was denn in den Jahren 1994, 1995 oder 1996 passieren soll. Da, scheint mir, hat der Bundesrat Vorgaben gemacht, die von der SBB-Leitung wohl oder übel zu übernehmen sind – Vorgaben, die praktisch besagen: pro Jahr je 1000 Stellen weniger.

Wer glaubt, das sei eine Beschäftigungspolitik, die im volkswirtschaftlichen Gesamtzusammenhang letztlich einen Sinn ergebe, der täuscht sich. Wer glaubt, es sei damit mittel- oder langfristig dem Eisenbahnwesen gedient, könnte sich erheblich täuschen; vor allem jene wissen das, die die Situation 1988/89 bewusst erlebt haben.

Wenn man gewisse Voten hier drin anhört, könnte man annehmen, das Volk mache seit Jahren nichts anderes, als von den Behörden zu verlangen, sie müssten die Eisenbahn rationalisieren; dabei müssten die Behörden sparen, abbauen, einschränken, ausdünnen. Das Gegenteil ist wahr: Das Volk hat bei allen Volksabstimmungen, wenn Bahnfragen zur Diskussion standen, ja gesagt zur Bahn: Abstimmung über die «Bahn 2000», gegen erbitterten, erheblichen Widerstand. Neat-Abstimmung: Gegen finanzkräftigen und intensiven Widerstand hat das Volk ja gesagt zur Eisenbahn, zu riesigen Krediten auch, und damit auch zur Bereitschaft, diese Kosten tragen zu helfen. Das Volk hat sogar gegen die überwältigende Mehrheit dieses Parlamentes und gegen den intensiven Einsatz unseres Verkehrsministers ein weiteres Mal ja zur Eisenbahn gesagt, nämlich zur Alpen-Initiative. Das Volk hat nichts davon gesagt, es wolle, dass landauf, landab der Verkehr eingeschränkt werde oder dass Linien stillgelegt werden. Das Volk hat nichts davon gesagt, es wolle ausgedünnte Fahrpläne. Das Volk hat nichts davon gesagt, es sei der Zugsbegleiterinnen und Zugsbegleiter überdrüssig.

Herr Stalder hat es schon angesprochen: Langsam kommt der Verdacht auf, dass im Zeichen dieser ganzen Rationalisierungspolitik die Verunsicherung in weitesten Kreisen des Personals überhandnimmt. Man fragt sich – bitte achten Sie genau auf die Formulierung –, ob denn nicht die äusserst bedauerliche Häufung von Unfällen in der letzten Zeit letztlich im Zusammenhang mit diesem enormen Druck gesehen werden muss, der auf allen Beschäftigten lastet und dem alle ausgesetzt sind, von zuoberst bis zuunterst (und umgekehrt).

In einem Gerichtsurteil eines solothurnischen Amtsgerichts über einen ebenfalls bedauerlichen Unfall vor wenigen Jahren ist durch die Richter massivste Kritik an den Dispositionen geübt worden, welche die Bahnleitung getroffen hatte, um die Sicherheit zu gewährleisten. Jedenfalls ist es heute an der Zeit, dass bei allen Sparaufträgen, die aus diesem Saal an die Bundesbahnen ergehen, ganz klar festgehalten wird, dass

Sicherheit – eine Sicherheit, die etwa zwanzigmal so hoch ist wie jene im Strassenverkehr – als allerwichtigstes Gut im Transportsektor Eisenbahn zu gelten hat. Es ist hier zu erklären, dass an den Sicherheitsstandards nicht gerüttelt wird, auch wenn ich kürzlich erlebt habe, dass ein bestandener Professor im Rahmen einer Subkommission der Finanzkommission sich Gedanken darüber gemacht hat, wie allenfalls über eine Einschränkung des Sicherheitsstandards Geld zu sparen wäre.

Wir erwarten auch nach all diesen positiven Volksabstimmungen, die ich genannt habe, dass der Bundesrat nun daran geht, die Förderung des öffentlichen Verkehrs auch in wirtschaftlich schwieriger Zeit ernst zu nehmen, an die Hand zu nehmen. Das Volk hat nicht nur in den drei Fällen, die ich schon zitiert habe, ja zur Eisenbahn gesagt. Es hat indirekt ja gesagt, als es einem Verfassungsartikel über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe zustimmte. Es hat damit nämlich ernst genommen, was Politiker immer wieder deklarieren, aber nie realisieren: das Anstreben und das Herstellen von Kostenwahrheit. Es ist höchste Zeit, dass mit der gleichen Intensität, mit der hier drin über Strassenbau diskutiert wird – wo könnte man noch ein bisschen mehr «goudronner»? –, die Frage der Herstellung dieser Kostenwahrheit, beispielsweise über die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, diskutiert wird.

Die sozialdemokratische Fraktion empfiehlt Ihnen, dem Bundesbeschluss A über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 zuzustimmen. Die sozialdemokratische Fraktion empfiehlt Ihnen auch, dem Bundesbeschluss B über den Leistungsauftrag 1987 (Verlängerung bis längstens Ende 1997) zuzustimmen und den Verkürzungsantrag von Herrn Frey Walter auf jeden Fall abzulehnen.

Bonny Jean-Pierre (R, BE): Ich spreche im Namen der FDP-Fraktion zum SBB-Geschäftsbericht. In den zehn Jahren, die ich jetzt dem Parlament angehöre, habe ich oft den Eindruck gehabt, dass sich bei der Behandlung des SBB-Geschäftsberichtes beinahe ein Ritual abspielt, nämlich an den SBB herumzukritisieren und herumzukritteln. Das gehörte beinahe zum guten Ton.

Es ist klar, dass dieser zweitgrösste Regiebetrieb des Bundes – über 37 000 Beschäftigte, eine extrem dezentrale Struktur, in Konfrontation mit den Rahmenbedingungen begriffen, vor allem dem Wandel in Gesellschaft, Verkehr und Kommunikation – auch seine Schwächen aufweist. Ich habe kürzlich gelesen, dass ein Flugzeugträger eine Bremsstrecke von ungefähr 7 Meilen hat, und bei Grossbetrieben wie den SBB ist es auch so, dass es eine gewisse Reaktionszeit braucht, bis der Führungsstil und die Führungsweisungen durchgesetzt werden können.

Trotz all dieser Schwierigkeiten, die in der FDP-Fraktion nicht verkannt wurden, darf ich festhalten, dass der Geschäftsbericht der SBB in unserer Fraktion noch nie eine so positive Aufnahme gefunden hat. Natürlich sind auch wir wegen der finanziell dramatischen Lage der SBB bedrückt. Ein Fehlbetrag von beinahe 100 Millionen Franken in der Erfolgsrechnung, ein Infrastrukturbeitrag des Bundes von ungefähr 1,3 Milliarden Franken, das sind Zahlen, die zu denken geben. Wir finden aber, dass die Generaldirektion der SBB mit all den klaren Signalen, die sie in letzter Zeit gegeben hat, unsere volle Unterstützung verdient.

Gerade wenn sich Probleme auftürmen – sei es im privaten oder im öffentlichen Sektor –, kommt der Moment, wo man den Mut haben muss, nicht mehr lange Analysen zu machen und theoretische Konzepte zu erarbeiten, sondern wo man die Hindernisse frontal angehen muss. Wir spüren heute so etwas wie Unternehmerteil in der Leitung der SBB. Wir haben auch den Eindruck, dass das Triumvirat an der Spitze der SBB heute ein echtes Team bildet, das unsere volle Unterstützung verdient.

Wir haben vorhin das interessante Votum von Herrn Leuenberger Ernst gehört. Er hat zu Recht auf die menschliche, soziale Tragweite hingewiesen, die die Restrukturierung der SBB nach sich zieht. Es ist auch verständlich, dass sich die Perso-

nalverbände und die Gewerkschaften für ihre Mitglieder einsetzen. Trotzdem muss man hier ehrlicherweise klar festhalten, dass angesichts der gewaltigen Problematik im Regionalverkehr und noch stärker im Güterverkehr kein Weg an personellen Restrukturierungen und Anpassungen vorbeiführt.

Ich finde es auch richtig und möchte der Generaldirektion hierfür ein Lob aussprechen, dass man diese Restrukturierung nicht nur auf dem Buckel des Betriebspersonals vornimmt, sondern dass man den Mut hat – wie man es angekündigt hat –, auch bei den zentralen Diensten gewisse Anpassungen vorzunehmen.

Ich möchte noch drei Punkte erwähnen.

1. Verschiedene Vorredner haben auf das Problem der Betriebssicherheit hingewiesen. Es ist ganz klar, dass uns alle die Häufung der Unfälle in letzter Zeit mit Sorge erfüllt. Wir sind froh, dass bereits vor Monaten, vor den letzten Unfällen, von der Generaldirektion der SBB der Firma Dupont der Auftrag erteilt wurde, das Problem der Sicherheit und die Ursachen dieser Unfälle vertieft zu prüfen. Die Betriebssicherheit ist ein sehr sensibler Punkt, wenn das Vertrauen des Volkes und der Benutzer in die SBB erhalten bleiben soll.

2. Ich will jetzt nicht das Thema «Privatisierung» auswalzen, weil das unnötigerweise immer wieder zu Emotionen führt; aber es ist offensichtlich, dass bei den SBB ein erhebliches Potential der Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft vorhanden ist. Das ist eine echte Chance. Ich habe mich in persönlichem Gespräch davon überzeugen lassen, dass man gewillt ist, dieses Potential auszunützen. Das bedeutet nicht notwendigerweise Abstossen von Tätigkeiten oder Verkaufen von Betriebsteilen, sondern das heisst, dass man in gewissen Fragen mit Privaten zusammenarbeiten und Partnerschaften eingehen will. Ich glaube, hier darf als gutes Beispiel das EMD erwähnt werden, das im Bereich der Regiebetriebe gezeigt hat, wie man Arbeitsplätze unter veränderten Bedingungen erhalten kann.

3. Der letzte Punkt ist ein Appell an die politischen Behörden, vor allem an das Parlament und den Bundesrat. Wir sind manchmal etwas schizophren: Die gleichen Leute, die mit Nachdruck und zu Recht eine Sanierung der Finanzsituation der SBB fordern, sind oft auch wieder die, die in Zusammenhang mit dem Auftrag der SBB ununterbrochen politische Auflagen fordern. Hier gibt es nur eines: Wir müssen von der politischen Seite her den SBB klare politische Zielvorgaben machen, und das hat dann auch seinen Preis. Wir müssen dann auch bereit sein, diese Leistungen den SBB abzugelten.

In diesem Sinne bin ich der Meinung – wir haben die Sache in der Fraktion nicht besprochen –, dass wir dem Antrag Frey Walter nicht zustimmen können. Er ist zweifellos gut gemeint; aber um diesen Zielkonflikt zu bewältigen und vor allem um das, was jetzt bereits angekündigt ist, durchzusetzen, braucht es eine gewisse Zeit. Die Frist bis Ende 1995 ist für das Leitbild und den Unternehmensertrag nicht realistisch.

Pini Massimo (R, TI): Merci de me donner la possibilité de poser une question très brève, mais très claire pour nous, Monsieur le Conseiller fédéral. Elle concerne la prestation de services.

Je sais que nous ne pouvons pas improviser, Monsieur le Conseiller fédéral. C'est vrai que nous ne pouvons pas improviser en l'espace d'une journée le renouvellement du concept de la prestation de services. Mais vous savez aussi que cette question de la prestation de services devient une sorte d'alibi pour les Chemins de fer fédéraux, pour l'économie, pour dire: «C'est tellement cher que nous devons aller dans l'autre sens.» Alors, finalement, dans cette période de basse conjoncture, je pense qu'il faut revoir le plus vite possible cette question de la prestation de services. C'est quelque chose que nous devons faire dans le cadre de la gestion des Chemins de fer fédéraux, notamment compte tenu de ce qui est en train d'arriver. Nous devons y croire tous ensemble.

Avons-nous encore le temps d'agir avant 1997? C'est là la question.

Graber Rolf (L, NE): Incontestablement, les CFF doivent s'adapter aux possibilités financières de la Confédération, tant en ce qui concerne l'exploitation que les investissements, mais pas dans la même perspective.

En ce qui concerne l'exploitation, les restructurations budgétaires peuvent conduire à deux attitudes: premièrement, la suppression sectorielle de prestations et, deuxièmement, la recherche de solutions visant à réduire les coûts ou à optimiser les moyens. Des suppressions de prestations sont intervenues, notamment dans les régions périphériques, qui sont toujours les premières touchées par les restrictions.

La lecture du rapport de gestion des CFF nous laisse pourtant penser que l'effort de rationalisation prime sur la solution du démantèlement. Nous voulons saluer cette attitude qui représente un exercice plus difficile, tant pour la direction que pour le personnel. La pression sur les coûts doit néanmoins être maintenue, et cela tant et aussi longtemps que ne seront pas explorées toutes les potentialités de rationalisation n'impliquant pas forcément un démantèlement des prestations.

Si la rigueur doit également présider aux décisions en matière d'investissement, nous l'avons dit tout à l'heure, ce n'est pas dans la même perspective. Le rapport mentionne bien que la maîtrise des investissements constitue un objectif prioritaire. Cet objectif ne doit toutefois pas relever de considérations uniquement conjoncturelles, mais bien se situer dans une perspective à long terme. En effet, une politique d'investissement d'aujourd'hui développera ses effets dans et sur plusieurs années. Par ailleurs, une politique d'investissement peut également être une possibilité de rationalisation à long terme. Enfin, une politique d'investissement vise au maintien de la capacité concurrentielle à long terme. Nous pouvons donc soutenir la volonté de rigueur exprimée, mais insistons pour qu'elle n'entrave pas les objectifs à long terme que je viens de citer.

Le rapport de gestion 1993 révèle une diminution du trafic marchandises de près de 10 pour cent, que celui-ci attribue à la conjoncture économique. Nous pensons que la raison invoquée n'explique pas entièrement le manco signalé. Les incertitudes qui entourent Cargo Domicile, sa conception et sa mise en place, de même qu'un manque d'efficacité, donc des coûts qui ne permettent pas toujours une capacité concurrentielle, contribuent également à la diminution constatée. En ce qui concerne le trafic voyageurs, nous pouvons exprimer le regret que les recettes, pourtant en augmentation de 3 pour cent, proviennent essentiellement d'une hausse des prix et non d'une augmentation du nombre de voyageurs, lequel ne progresse que de 1 pour cent.

Au vu des améliorations par rapport au budget, le groupe libéral acceptera les comptes et la gestion des CFF pour l'exercice 1993. En revanche, il vous invite à rejeter la proposition Frey Walter, dans la mesure où le délai proposé nous paraît notablement insuffisant pour mener à chef ce qui doit l'être.

Dünki Max (U, ZH): Das Ergebnis der Rechnung der SBB fiel besser aus als vorgesehen; Sie haben es gehört. Anstatt eines budgetierten Fehlbetrages von 234 Millionen Franken ergibt sich nur ein solcher von 98 Millionen Franken. Das ist ein deutlich besseres Resultat als letztes Jahr. Aber es ist noch nicht gut. Es ist noch kein Grund zur Freude und zum Jubeln. Auch die Tatsache, dass die Bruttoinvestitionen mit über 2 Milliarden Franken um 9 Prozent unter dem bewilligten Betrag liegen, kann nicht nur begeistern. Dieser Betrag wurde nur zum Teil deshalb erreicht, weil bei Arbeitsvergabe günstigere Bedingungen ausgehandelt werden konnten. Bei den Investitionen waren die SBB nach unserer Meinung zu zurückhaltend. Die LdU/EVP-Fraktion stimmt der Rechnung, dem Geschäftsbericht und dem bis 1997 verlängerten Leistungsauftrag zu. Wir hoffen, dass bis zu diesem Zeitpunkt Vorschläge vorliegen, wie die finanzielle Situation der SBB wirklich verbessert werden kann. Es ist der Wunsch und das Bestreben unserer Fraktion, dass die SBB in Kürze wieder zu den schwarzen Zahlen zurückkehren können. Denn hat man sich einmal an ein Defizit gewöhnt, geht die Motivation für ein erfolgreiches Wirken verloren.

Sorgen bereitet uns, dass im Gütertransport nach wie vor schlechte Ergebnisse eingefahren werden und der Umsatz in diesem Sektor laufend zurückgeht. Es ist höchste Zeit, dass in diesem Sektor Remedur geschaffen wird, denn die Voraussetzungen sind heute günstig, haben doch die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Alpen-Initiative zuge-

stimmt. Damit wird der Weg frei, damit der Gütertransport auf der Bahn zu einem national und international tragenden Pfeiler der Verkehrspolitik des Bundes wird, der sich in Zukunft finanziell positiv auszahlen wird.

Eine weitere Sorge: Die SBB schieben seit Jahren eine Schuldenlast von rund 15,5 Milliarden Franken vor sich her. Diese Schuld muss jährlich mit rund 600 Millionen Franken verzinst werden. Wenn wir je die SBB wieder auf Erfolgskurs bringen wollen, so wird dies nicht anders gehen als so, dass wir diese Schuldenlast um mindestens 50 Prozent verringern. Andernfalls ist eine Gesundung kaum herbeizuführen: «Das eben ist der Fluch der bösen Tat, dass sie, fortzeugend, immer Böses muss gebären.»

Die SBB bereiten uns aber auch andere Sorgen. Wir erleben eine Verschlechterung des Angebotes im Regionalverkehr durch Verdünnung des Fahrplanes, immer mehr unbediente Stationen, Erschwerung des Velotransportes, Abbau der Sicherheit durch den Zugverkehr mit unbegleiteten Zügen usw. Die Spatzen pfeifen es von den Dächern, dass mit einer solchen Politik die Kunden wieder vermehrt auf ihren vierrädrigen Untersatz verbannt werden. Die erzielten Einsparungen werden dann mit verschlechterten Umweltbedingungen abgegolten, und das ist verkehrt.

Von besonderer Dringlichkeit sind nach unserer Meinung vermehrte Investitionen beim Lärmschutz. Gemäss Zeitungsberichten sind in den nächsten Jahren hierfür einige Millionen Franken erforderlich. Der Finanzbedarf darf nicht isoliert beurteilt werden. Der Lärm ist einer der gewaltigsten Einbrüche in unsere Privatsphäre. Er hat teilweise terrorähnliche Formen angenommen. Es ist hinlänglich bekannt, dass Lärm auch dann schädlich ist, wenn er scheinbar nicht stört. Der Anspruch auf Ruhe gilt als allgemeines Menschenrecht. Die Durchsetzung dieses Rechtes ist Aufgabe der Politik und der Verwaltung. Es geht nicht an, dass die Verwaltung mit den Lärmerzeugern sogar zusammenarbeitet und die berechtigten Sorgen der betroffenen Bevölkerung willkürlich missachtet. Kein Mensch hat das Recht, seiner Umwelt Lärm aufzuzwingen, auch dann nicht, wenn er im öffentlichen Interesse handelt.

Wir stimmen dem Geschäftsbericht und der Rechnung der SBB zu, hoffen aber, dass unsere Hinweise beachtet werden. Wir lehnen den Antrag Frey Walter entschieden ab.

Auch wir danken allen Verantwortlichen und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Regiebetriebes für ihren grossen Einsatz im letzten Jahr.

Meier Hans (G, ZH): Ich gestatte mir eine Einleitung: Der Bahnbau war schon immer eine Geschichte der Irrungen und Fehlrechnungen und der Spekulation. Das war so vor über hundert Jahren in den USA beim Bau der Atlantik-Pazifik-Linien, das war auch so beim Bau des Eisenbahnnetzes in unserem Land. Ein Beispiel: die Nationalbahn, gesponsert von der Stadt Winterthur, gegen die Nordostbahn-Konkurrenzlinien. Bald einmal stand Winterthur vor dem Ruin und musste um eidgenössische Hilfe bitten. Noch jahrelang zahlten die Winterthurer für ihr Eisenbahnabenteuer.

Heute geschieht ein Gleiches bei den Alpendurchstichen: Die Schweiz baut den Lötschberg und den Gotthard; die Europäische Union will die Brennerbahn bauen; bald einmal folgen die Franzosen – riesige Kapazitäten Nord-Süd werden geschaffen.

Die grüne Fraktion ist nach wie vor für die Etappierung. Bauen wir den Gotthard umweltgerecht; kommen wir den Urnern entgegen; konzentrieren wir uns auf einen einzigen Strang, der aber möglichst rasch realisiert wird: So schaffen wir die Grundlage zur Verwirklichung des Willens des Volkes, das den Gütertransport durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene verlagert haben will.

Zur Rechnung 1993: Statt dem budgetierten Fehlbetrag von 234 Millionen Franken haben wir nun einen Fehlbetrag von 98 Millionen. Sollen wir nun froh und glücklich darüber sein? Ist das die Wende bei den SBB? Oder gilt vielleicht auch die Gleichung: Je kleiner der Verkehrsertrag, desto kleiner der Fehlbetrag? Der Güterverkehr ging nämlich um 130 Millionen Franken zurück, gegenüber dem Budget sogar um 215 Millio-

nen Franken. Auch der Personenverkehr erreichte den budgetierten Wert nicht.

Im Geschäftsbericht steht auf Seite 11: «Wir sind aufgebrochen mit dem Anspruch, in allen Bereichen unnötigen Ballast abzuwerfen, uns auf das Wesentliche zu konzentrieren, zu rationalisieren, wo immer möglich und vernünftig.» Was das heisst, steht schon auf Seite 8 geschrieben: «Gewiss, die grossen Projekte 'Bahn 2000' und AlpTransit werden entschieden vorangetrieben. Aber gleichzeitig mussten viele Projekte den veränderten finanziellen Gegebenheiten angepasst werden.» Im Klartext heisst das: klotzen bei den Grossprojekten und zu Tode sparen beim Regionalverkehr.

Zum Regionalverkehr: Noch höre ich die Versprechungen zugunsten des Regionalverkehrs vor den beiden Volksentscheiden zu «Bahn 2000» und zur Neat. Jetzt aber soll dies auf einmal alles nicht mehr gelten. Einmal mehr hält man das Volk zum Narren, schickt es in den April. Das grosse Billett, mit dem der Bund SBB-Leistungen kauft, heisst: Abgeltung für den regionalen Personenverkehr. An diesem Billett wird man nun massiv sparen: 1994 sind es 725 Millionen Franken, was einen Teuerungsverlust gegenüber 1993 von 20 Millionen bedeutet, 1995 dann 700 Millionen, 1996 gar nur noch 688 Millionen Franken. Da haben die SBB geschaltet, ja sie mussten schalten. Das Fahrplanbuch 1994 ist zwar grösser geworden, aber es steht dafür weniger drin: Ganze Züge wurden herausgestrichen, der Stundentakt wurde teilweise aufgegeben; in den Regionalzügen hat man den kondukteurlosen Betrieb eingeführt; Stationen werden wegrationalisiert.

Am SBB-Seminar der Finanzkommission und der GPK hat die Generaldirektion der SBB zwar bedauert, dass die enorme Zersiedelung die Stellung der Bahn schwäche, indem sich viele neue Siedlungsschwerpunkte leider sehr oft abseits der Bahnstationen entwickelten. In meinem Dorf gibt es ein wunderschönes Beispiel: Die Station Zweidlen bei Glattfelden soll nun für den Personenverkehr geschlossen werden. Dabei hat gerade jetzt eine rege Bautätigkeit unmittelbar neben der Station eingesetzt. Über 100 neue Wohnungen werden dort entstehen. Schade, ausgerechnet jetzt wird die Station Zweidlen dichtgemacht.

Trotz allen Anstrengungen für den öffentlichen Verkehr in den achtziger Jahren stagniert der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei 15 Prozent. Ja, wir mit unserem Generalabonnement haben gut lachen: Aber drücken Sie einmal am Automaten einige Stationen, und schauen Sie, was das kostet, wenn eine Familie am Sonntag einen Ausflug macht! Da nimmt man eben lieber das Auto, das vor dem Hause steht, und bezahlt nicht die hohen Preise der SBB.

Aber ich sage nicht, die SBB verlangten zuviel; das Benzin ist zu billig! Das Benzin ist heute billiger als vor zwanzig Jahren, denn der Benzinpreis hat die Teuerung ja nicht mitgemacht. Seit Jahren beschwören viele die Kostenwahrheit des Verkehrs. Man spricht von Ökobonus, von Benzinpreisen bis zu 5 Franken pro Liter, aber es geschieht nichts. Wenn der Benzinpreis endlich kostenwahr sein wird, wird es zu spät sein. Der Regionalverkehr der SBB wird zu Tode rationalisiert sein. Beim Güterverkehr ist die Entwicklung noch tragischer: In den siebziger Jahren finanzierte der Güterverkehr den Regionalverkehr; heute werden im Güterverkehr trotz Teuerung 80 Millionen Franken weniger als vor zwanzig Jahren eingenommen. Anstatt, wie überall gefordert wird, die Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, findet der umgekehrte Vorgang statt. Auf wundersame Weise fahren dank irgendwelchen Ausnahmegestimmungen auch immer mehr «40-Töner» im Land herum. Wie einst bei der Lastwagenbreite wird die «40-Töner»-Ausnahme nach und nach zur Regel. Trendumkehr ist nur möglich über den Preis. Machen wir vorwärts mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, der Verfassungsartikel ist da.

Herr Bundesrat Ogi, bringen Sie den Bundesrat zum raschen Handeln! Unsere Unterstützung ist Ihnen gewiss. Man darf die Hoffnung nie aufgeben. Der Präsident der SBB-Generaldirektion hat ja den Leistungssprung mit dem Fahrplan 97 versprochen. Im gleichen Interview hat er auch erklärt, man könne den Fahrplan ohne Schaden für das System nicht noch weiter ausdünnen.

Schwarz auf weiss steht geschrieben, der Fehlbetrag betrage 98 Millionen Franken. In Wirklichkeit wissen wir alle, dass uns die SBB pro Jahr über 2000 Millionen Franken kosten. Was nützt es da, dass im Regionalverkehr einige Millionen Franken gespart werden? Für die Bahn richten wir grossen Schaden an, und der Bundeskasse helfen wir überhaupt nicht. Heute müssen wir für die Verkehrsfinanzierung neue Lösungen suchen. Auch in der Schweiz müssen wir uns an den Gedanken gewöhnen, dass der Automobilist die Kosten der Schieneninfrastruktur mitträgt. Dazu muss die Zweckbindung der Mineralölsteuer gelockert oder abgeschafft werden.

Zum Schluss möchte ich im Namen der grünen Fraktion dem SBB-Personal für seine Arbeit herzlich danken und gleichzeitig daran erinnern, dass trotz aller raffinierten Technik das Personal das grösste Kapital der SBB darstellt. Die sich häufenden Unfälle und Störungen im Bahnbetrieb zeigen, dass alle Rationalisierungen und alle noch so raffinierte Computertechnik pflichtbewusst und exakt arbeitende Menschen nicht ersetzen können.

Die grüne Fraktion wird den beiden Bundesbeschlüssen zustimmen, und sie wird den von der SVP-Fraktion unterstützten Antrag Frey-Walter ablehnen.

Giezendanner Ulrich (A, AG): «Mit voller Kraft aus der Talsohle: Die SBB unternehmen alles, damit sie finanzierbar bleiben.» So gelesen auf Seite 38 des SBB-Geschäftsberichts. Richtig, die SBB und vor allem die Politiker unternehmen viel, um die Rechnung der SBB zu verbessern. Wer die Botschaft zur Rechnung und zum Geschäftsbericht liest, stellt auch sofort fest, dass die Politik bereit ist, die Mittel zu stellen, bereit ist, die freie Marktwirtschaft zu opfern, um mit planwirtschaftlichen Instrumenten die Schiene zu fördern! Im Güterbereich geht man so weit, dass bereits auf Seite 2 der Botschaft gefordert wird, man müsse über die Veränderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen substantielle Verbesserungen beim Güterverkehrsertrag erreichen. Die planwirtschaftlichen Verkehrssysteme im Osten sind gescheitert, es leben die planwirtschaftlichen Verkehrssysteme in der Schweiz!

In der gleichen Botschaft wird von der Politik die Forderung gestellt, im Verkehr seien marktwirtschaftliche Bedingungen zu schaffen. Herr Bundesrat Ogi, schicken Sie doch einige Ihrer Beamten in einen Kurs über freie Marktwirtschaft! Erlauben Sie mir, dass ich noch einen Moment bei der Botschaft verweile. Sie ist derart verzerrt, dass wir uns nicht über die Qualität bzw. den Effekt unterhalten sollten. Jede Leserin, jeder Leser hat wohl gemerkt, dass es tendenziöser kaum mehr gehen kann:

1. Der Verfasser schreibt z. B. auf Seite 9, dass die Treibstoffpreise im Strassenverkehr nicht angepasst worden seien, deshalb klafften die Kosten auseinander. Er hat wohl vergessen, dass wir 1993 per Volksabstimmung eine Erhöhung des Treibstoffzolls von 20 Rappen/Liter beschlossen haben.
2. Wenn wir schon von Energiekosten sprechen, sprechen wir doch auch davon, dass die Bahn keine Erhöhung bei den Energiekosten hatte!
3. Im weiteren wären auch noch die höheren Verkehrssteuern, die kantonalen, im Strassenverkehr zu erwähnen – von der 33-prozentigen Erhöhung der Schwerverkehrssteuer im kommenden Jahr können wir ja bei dieser Rechnung noch nicht sprechen.

4. Nicht zu vergessen ist, dass in der Botschaft gefordert wird, dass die externen Effekte von Verkehrsleistungen verursachergerecht anzulasten sind. Richtig, bei den Bahnen muss dann zuallererst der volle Infrastrukturbeitrag geleistet werden! Der Leistungsauftrag – oder besser gesagt der Leistungswunsch – lässt grüssen!

Ein paar Worte zum Geschäftsbericht: Ich habe mich ehrlich gefreut, dass auf Seite 7 erwähnt ist, dass durch die Krise in der Automobilindustrie ein bedeutender Rückschlag bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr erfolgte. Vielleicht merkt man langsam auch in diesem Parlament, dass dank dem Auto nicht nur riesige Steuereinnahmen in die Bundeskasse fliessen, sondern dass die Autoindustrie zu den grossen Bahnkunden gehört, vor allem im Transitverkehr. Die Verteufelung des Privatverkehrs schlägt sich auch bei den Bahnen nieder.

Cargo Domizil, der grösste Witz des Jahrhunderts: Von tiefgreifenden Strukturveränderungen im Stückgutbereich wird berichtet. Man schreibt auch von den Grosskunden, die der Bahn dank der Leistungsfähigkeit treu geblieben seien. Das darf nicht so im Raum stehenbleiben. Tatsache ist, dass mit Dumpingpreisen und mit Rabatten bis zu 50 Prozent operiert wurde. Rechnen Sie selbst einmal nach, wie viele Steuerfranken für den Stückgutverkehr verschleudert werden!

Auch die sogenannte Privatisierung von Cargo Domizil – nebenbei bemerkt, die SBB haben 66 Prozent der Aktien in der neuen CDS Cargo Domizil AG – ist doch reine Augenwischerei. Das Personal der Bahn wird an die neue Unternehmung detachiert. Kosten können nicht eingespart werden. Im weiteren sollen die SBB eigene Umschlagszentren an CDS vermieten. Ich frage mich: zu welchen Konditionen? Eine Quersubventionierung ist doch bereits gegeben. Bereits heute gibt es im Kanton Aargau eine namhafte Firma, die an CDS beteiligt ist. Was macht diese, um die Kostenwahrheit zu verdecken? Sie macht Kurzarbeit. Ja, auch so kann man mit staatlichen Kassen selbstverständlich eine Firma sanieren bzw. eine Rechnung frisieren.

Zum Hucklepackverkehr: Einmal mehr bezweifle ich die Notwendigkeit der Subventionen in der Höhe von 99 Millionen Franken. Ich bin zusammen mit massgebenden Aktionären im Bereich des Hucklepackverkehrs der Ansicht, dass mit einer seriösen Wegekostenrechnung im Transitverkehr bei Shuttle- oder Containerzügen eine Vollkostendeckung besteht. Ich akzeptiere deshalb die Behauptung von einer Unterdeckung von 33 Prozent nicht! An der Versammlung nächsten Freitag wird das wieder zur Sprache kommen.

Ein Wort noch zum Grauholztunnel: Das ist ein herrliches Beispiel, das gefällt mir immer. An der Baustelle Grauholztunnel haben die SBB einmal mehr bewiesen, dass sie bei eigenen Bauten den Strassenverkehr favorisieren: Für den Bau dieses Tunnels wurden nach meinem Wissen mehrere zehntausend Tonnen Bentonit verbaut. Das Bentonit wurde aus dem Raum Aachen bei Köln und aus dem Raume Moosburg bei München zur Baustelle Grauholz geführt.

Selbstverständlich mit deutschen Lastwagen, mit deutschen Spediteuren wurde in die Schweiz gefahren. Sie haben richtig gehört: Wenn die SBB auf die Kosten schauen, transportieren sie auf der Strasse.

Zum innerschweizerischen Kombiverkehr: Da gab es vor Jahresfrist einige logistische Romantiker. Schon 1992 musste der innerschweizerische Kombiverkehr – ich spreche von Zürich, Bern und Lausanne – mit dem schönen Namen «Cargo-Combi 2000» wegen grossem Defizit eingestellt werden. Die genannten Romantiker glaubten nun, das Rad neu erfinden zu können. Zusammen mit der Bahn stellte man einen Kombizug von Basel nach Zürich über Biel nach Genf zusammen. Sie haben richtig gehört: Basel–Zürich, dann Biel–Genf. Die erfahrenen Hucklepackunternehmer in der Schweiz haben sich sofort von Anfang an von diesem Projekt distanziert. Nicht so die SBB. Trotz des Schiffbruchs versucht man einen neuen Anlauf: In diesen Tagen wird in Olten eine Sitzung abgehalten, um für diese marode Firma Geld zu suchen und das Kapital aufzustocken. Herr Bundesrat Ogi, ich frage Sie wirklich: Wieviel Geld verschleudert man noch für diesen innerschweizerischen Kombiverkehrs-Unsinn? Die «Bahn 2000» wird bald realisiert. Dieses Parlament kann auf Seite 36 des SBB-Geschäftsberichtes lesen, dass jährlich weitere 330 Millionen Franken die Bundeskasse belasten werden.

Einige Leute in diesem Parlament haben mich gefragt, wie das mit der Kapitalflussrechnung wegen der Verleasung von 75 Lokomotiven so sei. Ich habe Herrn Dr. Weibel, seines Zeichens Präsident der Generaldirektion SBB, darauf angesprochen, und er hat mir, wie wir ihn kennen, sofort zugesagt, dass ich dieses Dossier anschauen könne. Ich gehe deshalb nicht mehr näher darauf ein.

Ich staune über die PR-Freudigkeit der SBB: In allen Tageszeitungen sind in kurzen, aber regelmässigen Abständen ganzseitige Inserate zu lesen. Sie kennen sie inzwischen. Mit solchen Inseraten werben die SBB, das ist ihr gutes Recht. Es erstaunt deshalb auch nicht, dass unsere Journalisten in diesem Land so pragmatisch sind. Die Presse freut sich über diese In-

serate, sie braucht natürlich dieses Geld. Und deshalb ist man nicht mehr kritisch der Bahn gegenüber.

In der Führungsetage der SBB wurde unverkennbar gehandelt, das attestieren wir. Wie bereits im letzten Jahr stelle ich fest, dass nicht die Führung der SBB für diese Rechnung verantwortlich ist. Sie wurde ja mehrheitlich gelobt. Ich kann eine solche Rechnung nicht loben. Nein, es ist der Verwaltungsrat, und es ist vor allem die Politik, es sind die Politiker in diesem Saal, die die Verantwortung tragen. Das Riesendefizit des Bundes wird aber nach weiteren schmerzlichen Entscheiden bei den Bahnen rufen. Die Verteuerung des Strassenverkehrs hilft gar nichts, denn auch mit einem Kunstgriff in die marktwirtschaftliche Verkehrsordnung ist ein wesensgerechtes Verkehrssystem nicht wegzublasen.

Überlassen Sie endlich den Verkehr den Unternehmern, den Unternehmern der SBB und des Individualverkehrs! Der Markt reguliert die Transportsysteme, da helfen weder tendenziöse Freiheiten noch träumerische Visionen. Die Fraktion der Freiheits-Partei wird den Antrag Frey Walter selbstverständlich unterstützen und heute beim Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der SBB zum ersten Mal als Zeichen gegenüber der Generaldirektion Stimmenthaltung üben und nicht nein sagen – aber nur als Zeichen gegenüber der Generaldirektion und nicht gegenüber diesem Parlament!

Zuhanden des Protokolls – Herr Bundesrat, vor allem für Sie wichtig –: Wenn Sie allenfalls noch in diesem Jahr das Kabotageverbot aufheben, werden Sie in zwei Jahren eine Rechnung präsentiert bekommen, die untragbar sein wird! Denken Sie daran!

Narbel Jean-Marc (L, VD), rapporteur: Je constate que ce débat a été une gerbe de fleurs pour la Direction générale des CFF puisqu'on a entendu la satisfaction devant la volonté de réduire le déficit et on a entendu saluer également avec des applaudissements les efforts de restructuration de la Direction générale des CFF. Mais, comme dans tout bouquet, il y a quelques épines, je veux parler de la lourdeur des investissements, des dettes des CFF, de Cargo Domicile et, enfin, des remarques allergiques de tous ceux qui attrapent des boutons en voyant un wagon.

Permettez-moi de revenir sur les mesures d'économies. Je crois que si l'on veut des mesures de restructuration – l'objectif est bien que les CFF retrouvent une santé financière –, on doit en admettre les conséquences sur le personnel. Lorsque M. Leuenberger Ernst s'étonne de voir la diminution des postes de travail, je crois qu'il faut constater que cette diminution a été réalisée grâce à des retraites anticipées, des départs naturels et une certaine diminution par rapport aux années précédentes du nombre de nominations.

Il me semble que M. Dünki se trompe lorsqu'il affirme que les mesures de restructuration ont des effets sur l'augmentation des accidents. Les accidents sont le fait de la fatalité, il n'y a eu aucune espèce de diminution concernant les mesures de sécurité. Je crois que là il faut insister pour ne pas laisser se créer de fausses idées.

En ce qui concerne M. Meier Hans et le groupe écologiste, je crois que leur désir de ne voir se réaliser que le tronçon du Gotthard entraînera, il n'y a aucun doute là-dessus, une réaction violente de la partie occidentale du pays. Elle considérerait que la votation populaire sur la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes ne serait pas respectée si une seule transversale était réalisée et qu'elle serait défavorisée par la décision qui aurait été prise par le Conseil fédéral ou par les Chambres fédérales.

Quant aux problèmes d'achats, la Commission des finances a été renseignée et nous avons pu constater que l'achat de wagons Intercity 2000 à deux étages représentait un coût égal à celui des prix 1988, avec une capacité accrue de 40 pour cent. On voit donc qu'en matière d'investissement les CFF font des efforts non négligeables pour diminuer les coûts et pour obtenir mieux avec moins de moyens. Notre conclusion, dès lors, est qu'il convient que le Parlement appuie les efforts de la Direction générale dans son souci de restructuration, car c'est une politique qui sera payante à long terme, nous en sommes persuadés.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Sur le plan formel, la prorogation du mandat de prestations des CFF est du ressort de la Commission des transports et des télécommunications.

Votre commission a décidé, à l'unanimité, de proroger ce mandat de prestations au maximum jusqu'à la fin de 1997, comme prévu par le Conseil fédéral. Cette unanimité nous a conduits à prévoir cet objet en catégorie V avec un rapport écrit que vous avez tous sous les yeux et sans rapporteur. Je m'exprime donc ici au titre de président de la Commission des transports et des télécommunications pour répondre à la question de M. Frey Walter.

Le Parlement doit fixer les tâches futures, les moyens financiers et les bases légales des nouveaux CFF, tels qu'ils fonctionneront durant les 20 prochaines années. La concrétisation politique des propositions du groupe de réflexion doit se faire systématiquement et sérieusement. Voici quelques exemples de problèmes que nous aurons à résoudre dans ce contexte: la vérité des coûts des transports, le refinancement de la dette des CFF, les charges des cantons dans le trafic régional, les structures de la nouvelle Entreprise des CFF et le nouveau contrat d'entreprise entre les CFF et la Confédération. Pour plus de précision, je vous renvoie au rapport du Conseil fédéral du 11 mai 1994 sur la conception politique directrice des CFF – le célèbre «Leitbild der SBB».

Il est évident qu'à la fin de 1995, comme le propose M. Frey Walter, nous ne serons pas prêts. En revanche, nous le serons sûrement dans le courant de 1996. Je précise aussi que l'actuel mandat de prestations n'empêche pas les CFF d'améliorer leurs résultats financiers, comme le prouvent les résultats de 1993 (amélioration de 136 millions de francs par rapport au budget).

Pour toutes ces raisons, je vous invite à rejeter la proposition Frey Walter et à suivre la Commission des transports et des télécommunications qui, à l'unanimité, comme celle du Conseil des Etats, a décidé la prorogation du mandat de prestations au maximum jusqu'à la fin de 1997.

Ogi Adolf, Bundesrat: Es ist schon ausserordentlich interessant, wie das Pendel zurückschlägt. Da hat man in den letzten sieben Jahren ständig die Rechnung und das Budget der SBB kritisiert. Man hat kritisiert, dass die SBB zuviel kosteten, dass die SBB zuviel Geld ausgäben. Der Bundesrat, das Departement und die SBB sind an die Arbeit gegangen und präsentieren nun erste positive Resultate in bezug auf die Finanzen und die Rechnung 1993. Und jetzt schimpfen die Herren Leuenberger Ernst und Meier Hans auf der einen und Herr Giezendanner auf der anderen Seite. Herr Präsident der Finanzkommission – Sie haben hier zwar nicht als Präsident gesprochen, Herr Leuenberger –: Die SBB müssen sich doch der Gesamtfinanzsituation des Bundes anpassen! Das ist der Auftrag, den wir von allen Seiten erhalten haben.

Die Debatte war deshalb widersprüchlich. Für die einen sind wir zu weit gegangen, für die anderen sind wir noch nicht weit genug gegangen. Ich hoffe, dass es gelingen möge, mit dem Leitbild Klarheit zu schaffen, Klarheit über die Frage: Wieviel dürfen die SBB letztlich kosten? Ich glaube nicht, dass es ohne Einigung über diese Frage weitergehen kann. Leere Züge können wir uns nicht mehr leisten. Wir müssen einen Betrieb organisieren, der ankommt. Wir müssen einen Betrieb organisieren, der die Güter bzw. die Personen, die die SBB benutzen wollen, transportieren kann.

Ich stelle mit Genugtuung fest, dass Ihre Aufträge, nämlich die eingeleiteten Sparmassnahmen, jetzt Wirkungen zeitigen. Für die einen – wie gesagt – positive, für die anderen eher negative. Für uns und für die SBB heisst das als Fazit noch nicht, dass jetzt schon ein Gewinn erwirtschaftet worden ist. Verschiedene Redner haben gesagt, wieviel uns die SBB nach wie vor kosten. Wenn die Rechnung 1993 einen Fehlbetrag von «nur» 98 Millionen Franken ausweist, ist das zwar weniger als budgetiert: Budgetiert waren 234 Millionen Franken. Die SBB haben also gut gearbeitet. Aber die Gesamtbelastung für den Bund beträgt nach wie vor 2121 Millionen Franken. Das ist das Resultat, das ist das Kostenresultat, das ist die Belastung, wie wir sie heute ausweisen müssen.

Warum kosten die SBB nach wie vor so viel? Die anhaltend negativen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben den SBB im Berichtsjahr weiter zu schaffen gemacht. Erfreulich ist zwar, dass die SBB trotz misslichem Umfeld den Ertrag um 1,3 Prozent – im Personenverkehr um 3 Prozent – steigern konnten. Aber der Güterverkehr musste Federn lassen. Er nahm im Vergleich zu 1992 um 10 Prozent ab. Die Absatzschwierigkeiten in der Automobilindustrie, die Krise in der europäischen Stahlindustrie und der ruinöse Preiskampf im Transportgewerbe hinterlassen Spuren!

Das Aufwandswachstum konnte dank rigoroser Kostendisziplin auf 0,6 Prozent begrenzt werden. Zu diesem doch recht erfreulichen Resultat trugen eine entspannte Zinssituation – gegenüber 1992 waren es weniger als 35 Millionen Franken –, ein stabiler Personalaufwand (plus 0,1 Prozent) und ein bescheidener Zuwachs des Sachaufwandes von nur 2,1 Prozent bei.

In bezug auf den Personalabbau – Herr Leuenberger Ernst hat sich dazu geäussert – muss ich grundsätzlich sagen: Ohne Stabilisierung der Personalkosten sind die Finanzen der SBB nicht in den Griff zu bekommen. Trotz dem erwähnten Personalabbau haben die Personalaufwendungen auch 1993 leicht zugenommen, nicht zuletzt – Herr Leuenberger Ernst, Sie wissen es ganz genau – wegen des grossen Gewichtes der Sozialaufgaben. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass der Abbau – das muss man fairerweise festhalten – sozialverträglich vorgenommen wird und die SBB deshalb mit allen Personalverbänden einen Contrat social abgeschlossen haben, welcher die Arbeitsplätze garantiert. Auch das möchten wir doch einmal als positives Resultat in diesem Jahr erwähnen. Die SBB haben auch nach wie vor 600 Leute von externer Seite eingestellt.

Nicht nur die Unternehmungs-, sondern auch die Infrastrukturrechnung der SBB schloss besser ab als budgetiert, auch das dürfen wir hier vermelden. Die Bundesbelastung blieb bei 1,297 Milliarden Franken, also 53 Millionen Franken unter dem Budget. Bildeten im Vorjahr die Zinsen Grund zur Klage, sorgten die Zinssätze im Rechnungsjahr 1993 für Entspannung. Die erfreulichen Tendenzen dürfen aber nicht zu Euphorie verleiten. Das Ergebnis ist denn hier im Saal – wie gesagt – auch widersprüchlich aufgenommen worden.

Der Bundesrat erwartet von der SBB-Generaldirektion die konsequente Weiterführung der eingeleiteten Massnahmen zur Effizienzsteigerung und deren zügige Realisierung. Neben den von den SBB vorgesehenen Optimierungen im Güterverkehr – ich denke hier an den Einzelwagenladungs-Verkehr und an den Huckepackverkehr – muss natürlich auch anderweitig angesetzt werden, sei es zum Beispiel durch die Überprüfung technischer Standards oder durch organisatorische Massnahmen.

Eine grundsätzliche Verbesserung der finanziellen Lage bedarf indes einer Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Ich erwähne unter anderem die Revision des Eisenbahngesetzes, die morgen im Ständerat in Angriff genommen wird, aber ich erwähne auch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, die Herr Meier Hans erwähnt hat. Ich bitte Sie, entsprechende Massnahmen und Lösungen im Interesse des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen.

Nun möchte ich noch einige Fragen beantworten, die hier gestellt wurden.

Zunächst einmal zum Brüttener Tunnel, zu Herrn Baumberger: Der Bundesrat hat eine Verschiebung der Realisierung dieses Tunnels auf eine spätere Etappe vorgenommen. Dieses Thema wird deshalb Gegenstand des Berichtes «Bahn 2000» sein, der dem Parlament vorgelegt wird. Im übrigen wird beantragt, in der ersten Etappe anstelle des Brüttener Tunnels die Strecke Zürich–Thalwil auszubauen. Diese Strecke liegt im Zentrum der europäischen Diagonale Basel–Zürich–Gotthard. Heute steht auch die Zürcher Regierung hinter diesem Entscheid. Seit der Botschaft «Bahn 2000» hat man auch einiges festgestellt: Verbesserungen im Eisenbahnbereich können erreicht werden mit besserem, modernem Wagenmaterial – ich denke an Neigezüge, an Doppelstockwagen –, aber auch mit der Optimierung der Betriebsabläufe – hier ist noch ein grosses Potential vorhan-

den – und auch mit Neubaustrecken oder in Ihrem Sinne mit dem Brüttener Tunnel. Wir versuchen zuerst Verbesserungen über modernes Wagenmaterial und Optimierung der Betriebsabläufe zu erreichen. Wenn dies nicht reicht, sollen in diesem dichtbesiedelten Lande noch die Neubaustrecken vorgesehen werden.

Zur Sicherheit, die Herr Leuenberger Ernst angesprochen hat. Herr Leuenberger: Entgegen einigen Presseberichten stimmt es nicht, dass das Gerichtsurteil betreffend den Unfall Dulliken – Sie haben nur vom Kanton Solothurn gesprochen – die Disposition der SBB kritisiert. Die Frage des Zusammenhangs zwischen Rationalisierung und Unfällen kann und muss gestellt werden, das ist absolut richtig. Tatsächlich kann aber keiner der – ich betone es – bedauernswerten Unfälle darauf zurückgeführt werden. Ich glaube, das muss ich aufgrund dessen, was Sie gesagt haben, hier richtigstellen. Ganz eindeutig müssen aber Sicherheitsfragen mit allerhöchster Priorität behandelt werden, mit dem Ziel, rasch konkrete Verbesserungen zu erreichen. Wir zählen da auch auf Ihre Unterstützung.

Herrn Pini möchte ich sagen, dass bei allen Rationalisierungen der SBB deren Leistungen qualitativ nicht gelitten haben. Auch die Massnahme Trendbruch im Regionalverkehr hat zu einem Abbau von lediglich 2 Prozent der Zugskilometer geführt. Davon sind nur 4 Promille der Kunden betroffen, Herr Meier Hans.

Zu den Stationsschliessungen, Herr Meier. Da kann ich einfach sagen: Die umsatzschwächeren Stationen, das heisst solche mit einem Umsatz von weniger als 500 000 Franken pro Jahr, werden nicht geschlossen, sondern kommerziell nicht mehr besetzt. Die SBB laden alle interessierten Kreise ein, für 10 Prozent des Umsatzes als Provision den Verkauf auf privater Basis zu übernehmen. Aufgrund der Vorgaben, die Sie uns mehrheitlich in diesem Parlament gegeben haben – Sie gehören nicht dazu, Herr Meier, ich weiss es –, mussten solche Ideen realisiert werden.

In bezug auf die Neat und die Alpenübergänge muss ich Ihnen einfach sagen: Unsere Zahlen, die Zahlen Österreichs, die Zahlen Frankreichs, die Zahlen Italiens und die Zahlen Deutschlands weisen darauf hin, dass wir alle Übergänge, den Mont-Cenis-, den Lötschberg-Simplon-, den Gotthard- und den Brennertunnel, brauchen, um den anfallenden Güter- und Reiseverkehr im Jahre 2010 fortlaufend übernehmen zu können. Wenn wir das heute nicht einleiten, dann werden wir in 14, 16 oder 20 Jahren vom Strassenverkehr überrollt. Ich glaube, es ist sehr wichtig, dass wir jetzt die Weichen richtig stellen.

In bezug auf die Ausnahmen für 40-Tonnen-Lastwagen werde ich mich beim Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement genau erkundigen, ob das stimmt, was Sie gesagt haben. Wir geben keine Genehmigungen heraus; diese werden über das EJPD gehandhabt. Ich muss Ihnen sagen, aufgrund meines Wissens ist das eine Übertreibung.

In bezug auf die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sind wir an der Arbeit, und wir hoffen, bereits in diesem Jahr dem Bundesrat einen Vorschlag unterbreiten zu können. Das ist keine einfache Aufgabe. Auch hier müssen wir aufpassen, dass wir in dieser Ausgangslage nicht diskriminieren.

Zu Herrn Giezendanner: Wenn die Rahmenbedingungen im Verkehr – und dazu gehören die Treibstoffzölle – nicht geändert werden, können wir uns schlagkräftige Bundesbahnen in Zukunft schlicht und einfach nicht vorstellen oder nicht leisten. Hier müssen wir versuchen, irgendwie eine Basis zu finden, auf der wir gemeinsam aufbauen können. Spätestens mit dem Leitbild der SBB muss sich auch Herr Giezendanner zur Finanzierung der SBB äussern. Die Vernehmlassung zu diesem Leitbild läuft.

Cargo Domizil wird ab 1995 privatisiert; das wussten Sie an und für sich, aber ich muss es hier sagen. Die SBB werden zu diesem Zeitpunkt nur mehr 33 Prozent des Aktienkapitals innehaben. Die Rechnungen werden absolut transparent sein, schon weil wir wissen, wie sehr die Freiheits-Partei diese Rechnung dann unter die Lupe nehmen wird.

Ich möchte Sie bitten, den Antrag Frey Walter abzulehnen. Die Gründe wurden hier erläutert. Ich möchte Ihnen einfach sagen: Der Zeitplan für die Ablösung des Leistungsauftrages der SBB wird nicht genügen. Das Vernehmlassungsverfahren

zum politischen Leitbild läuft bis November 1994, dann erfolgt die Auswertung. Es folgt die Ausarbeitung einer Botschaft zum Leitbild und zur Änderung des SBB-Gesetzes durch den Bundesrat. Die Botschaft an die Räte ist für die Sommersession 1995 vorgesehen. Die Behandlung im Erstrat bzw. im Zweirat wird in der Herbstsession und der Wintersession 1995 stattfinden. Gestützt darauf muss eine Botschaft zum Unternehmensvertrag ausgearbeitet werden. Dieser Unternehmensvertrag muss wiederum in die Räte gehen: Erstrat Sommersession 1996, Zweirat Herbstsession 1996. Es ist nicht schlechter Wille; wir sind schlicht und einfach, nicht zuletzt aufgrund des langwierigen Prozederes, nicht in der Lage, diesen Leistungsauftrag so rasch zu ersetzen.

Trotz Verbesserungen ist die finanzielle Situation der SBB angespannt. Die SBB müssen weiterhin bemüht sein, ihr Ergebnis stark zu verbessern. Die Politik muss ihrerseits dazu beitragen, die Rahmenbedingungen den heutigen Gegebenheiten anzupassen: Entsprechende Vorschläge des Bundesrates liegen auf dem Tisch.

Ich möchte Sie bitten, diese zu unterstützen und uns zu helfen, die SBB weiterhin in eine gute Richtung fahren zu lassen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

A. Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993

A. Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1993

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Aregger, Aubry, Bäuml, Béguelin, Berger, Bezzola, Binder, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bodenmann, Borel François, Bortoluzzi, Brunner Christiane, Bühler Simeon, Bühlmann, Bühler Gerold, Bundi, Bürgi, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cumberg, Comby, Couchepin, Daep, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Dormann, Ducret, Düki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritsch Oscar, Früh, Giger, Goll, Graber, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämmerle, Hari, Heberlein, Herczog, Hess Otto, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Keller Anton, Keller Rudolf, Kühne, Ledergerber, Leuba, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Maitre, Mamie, Marti Werner, Mauch Ursula, Maurer, Meier Hans, Meyer Theo, Misteli, Müller, Narbel, Nebiker, Oehler, Ostermann, Perey, Philipona, Pini, Raggenbass, Rebeaud, Reimann Maximilian, Robert, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschopp, Tschuppert Karl, Vetterli, Vollmer, Weyeneth, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden, Zisayadis, Züger, Zwahlen, Zwygart

Dagegen stimmen – Rejettent le projet:
Baumberger, Mauch Rolf

(2)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Borer Roland, Dreher, Giezendanner, Grendelmeier, Jenni Peter, Kern, Meier Samuel, Moser, Scherrer Jürg, Steinemann

(10)

Abwesend sind – Sont absents:

Allenspach, Bär, Baumann, Blocher, Bonny, Borradori, Brügger Cyrill, Caccia, Carobbio, Cincera, David, Deiss, Dettling, Fasel, Gobet, Gonseth, Haering Binder, Hegetschweiler, Hess Peter, Jaeger, Jöri, Leemann, Lepori Bonetti, Leu Josef, Loeb François, Maspoli, Matthey, Miesch, Mühlemann, Nabholz, Neuenschwander, Pidoux, Poncet, Rechsteiner, Ruf, Rychen, Savary, Schweingruber, Stamm Judith, Steffen, Steinegger, Strahm Rudolf, Thür, Wanner, Weder Hansjürg, Ziegler Jean

(46)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Haller

(1)

B. Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen

B. Arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 8 Abs. 3

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Frey Walter

.... wird bis Ende 1995 verlängert.

Art. 8 al. 3

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Frey Walter

.... jusqu'à la fin de 1995 au plus tard.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission

100 Stimmen

Für den Antrag Frey Walter

43 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Aubry, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Berger, Bezola, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bodenmann, Bonny, Borel François, Brunner Christiane, Bühler Simeon, Bühlmann,

Bührer Gerold, Bundi, Bürgi, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Columberg, Comby, Couchepin, Daepf, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Dormann, Ducret, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Epiney, Eymann Christoph, Fankhauser, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Früh, Giger, Goll, Graber, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämmerle, Hari, Heberlein, Herczog, Hess Otto, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Keller Anton, Keller Rudolf, Kühne, Lepori Bonetti, Leuba, Leuenberger Ernst, Maeder, Maître, Mamie, Marti Werner, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Maurer, Meier Hans, Meyer Theo, Misteli, Müller, Narbel, Nebiker, Oehler, Ostermann, Perey, Philipona, Raggenbass, Rebeaud, Robert, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sandoz, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmidhalter, Schmied Walter, Schnider, Schwab, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Suter, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschopp, Tschuppert Karl, Vollmer, Weyeneth, Wick, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss Paul, Wyss William, Zbinden, Zisyadis, Züger, Zwahlen, Zwyzgart

(136)

Dagegen stimmen – Rejettent le projet:

Aregger, Binder, Borer Roland, Bortoluzzi, Dreher, Frey Walter, Giezendanner, Jenni Peter, Kern, Moser, Scherrer Jürg, Steinemann, Vetterli

(13)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Grendelmeier, Meier Samuel, Pini, Reimann Maximilian

(4)

Abwesend sind – Sont absents:

Allenspach, Bär, Baumann, Blocher, Borradori, Brügger Cyrill, Caccia, Carobbio, Cincera, David, Deiss, Dettling, Fasel, Gobet, Gonseth, Hegetschweiler, Hess Peter, Jaeger, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maspoli, Matthey, Miesch, Mühlemann, Nabholz, Neuenschwander, Pidoux, Poncet, Rechsteiner, Ruf, Rychen, Savary, Schweingruber, Stamm Judith, Steffen, Steinegger, Strahm Rudolf, Stucky, Thür, Wanner, Weder Hansjürg, Ziegler Jean

(46)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Haller

(1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

94.041

Unwetterschäden 1993 in den Kantonen Wallis und Tessin. Bundeshilfe

Dégâts causés par les intempéries 1993 dans les cantons du Valais et du Tessin. Participation financière de la Confédération

Botschaft und Beschlussentwurf vom 4. Mai 1994 (BBI II 1276)

Message et projet d'arrêté du 4 mai 1994 (FF II 1275)

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

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1993

CFF. Gestion et comptes 1993

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.022
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.06.1994 - 14:30
Date	
Data	
Seite	995-1007
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 131

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.