

schaftlichen Leistungen werden noch 479 Millionen Franken erreichen, gegenüber 542 Millionen im laufenden Jahr. Erstmals wird im nächsten Jahr im Rahmen des sogenannten Drittelmodells eine Abgeltung von 75 Millionen Franken aus dem Budget des EVED transferiert, zugunsten der verbilligten Zeitungsbeihilfe durch die PTT-Betriebe.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der PTT geht schon daraus hervor, dass es sich um den grössten Arbeitgeber der Schweiz handelt, aber auch daraus, dass ihre Investitionstätigkeit und ihre gesamte Beschaffung im Inland für die ganze Wirtschaft von grosser Bedeutung sind. Die Bruttowertschöpfung der PTT wird im nächsten Jahr um rund 10 Prozent, von 9,5 Milliarden auf über 10,4 Milliarden Franken, ansteigen, das ist ein massgeblicher Beitrag zugunsten unserer gesamten schweizerischen Volkswirtschaft. Er zeugt von der Leistungsfähigkeit dieses Regiebetriebes, der sich bewusst auf den Markt ausgerichtet hat, der seine Führungsstrukturen optimiert hat und nun daran ist, sich zukunftsgerichtete unternehmerische Strukturen zu geben. Diese Fragen werden uns in Zukunft vor allem im Zusammenhang mit der Totalrevision des Postverkehrsgesetzes noch intensiv beschäftigen. In der Zwischenzeit geben wir mit der Verabschiedung dieses Budgets der PTT-Führung das Signal, auf ihrem erfolgversprechenden Kurs zu bleiben.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, das Budget zu genehmigen.

**Ogi Adolf**, Bundesrat: Herr Schüle hat praktisch alles gesagt, was es zu diesem doch recht erfreulichen Budget der PTT für 1995 zu sagen gibt. Ich möchte ihm und der Kommission für die mehrheitlich lobenden Worte an die Adresse der PTT danken. Ich werde sie umgehend weiterleiten – selbstverständlich mit A-Post!

Zu den einzelnen Punkten, die Herr Schüle erwähnt hat, möchte ich noch folgendes ergänzen: Beim Ergebnis ist zu sagen, dass hier der Bundesrat eine Korrektur vorgenommen hat, wodurch der budgetierte Gewinn erhöht wird. Für 1995 wurden bei den ausserordentlichen Abschreibungen vom Bundesrat 50 Millionen Franken weniger bewilligt – für 1996 sind es 80 Millionen Franken und für jenes von 1997 dann 90 Millionen Franken weniger. Für die drei Jahre verbleibt aber immer noch ein Betrag von 2,45 Milliarden Franken, was doch – gleichwohl – sehr beträchtlich ist. Aber diese ausserordentlichen Abschreibungen sind dringend notwendig. In bezug auf die Verkehrsentwicklung und die Tarife möchte ich lediglich festhalten, dass 1995 bei der Post eine Nachfragesteigerung von 0,7 Prozent und bei der Telecom eine solche von 2,6 Prozent erwartet wird.

Am 2. November dieses Jahres hat der Bundesrat bekanntlich die Tarifmassnahmen 1995 gutgeheissen, und ab dem 1. Januar 1995 werden alle Dienstleistungen der Telecom sowie gewisse Dienstleistungen der Post – wie das Herr Schüle gesagt hat – der Mehrwertsteuer unterstellt.

In bezug auf das Personal ist es wichtig festzustellen, dass der Personalbestand ohne Lehrlinge in Biga-Berufen um weitere 2346 Stellen abnimmt. Der Totalbestand der PTT umfasst demzufolge 58 400 Personen. Der Stellenabbau wird aber sozialverträglich durchgeführt, und ich erwähne auch hier die «Aktion Solidarität» der PTT. Hier ist es interessant zu wissen, dass gegen 3000 Beschäftigte im Alter von 60 bis 65 Jahren von der Möglichkeit des flexiblen Altersrücktritts Gebrauch gemacht haben. Stellen, die man nicht mehr braucht, zu erhalten wäre verantwortungslos.

Zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen nur folgendes: Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, also Zeitungstransport, Postautodienst, See- und Flugfunk, werden mit 479 Millionen Franken veranschlagt. Das ist ein sehr grosser Betrag. Beim Zeitungstransport ist für 1995 ein Abgeltungsbetrag des Bundes von 75 Millionen Franken vorgesehen, aber die Voraussetzung dafür ist, dass die Revision von Artikel 10 des Postverkehrsgesetzes durchkommt; ich hoffe, dass die Vorlage morgen im Nationalrat behandelt werden kann.

In bezug auf den Finanzplan 1996/97 belaufen sich die vorgesehenen Unternehmensergebnisse schliesslich auf 334 Millionen Franken für 1996 und auf 394 Millionen Franken für

1997. Die Investitionen werden auf dem Niveau des Budgets 1995 stabilisiert; sie können vollständig – das ist erfreulich – durch den Cash-flow finanziert werden. Kurz- und mittelfristige Risiken ergeben sich insbesondere aus der Liberalisierung der internationalen Märkte und dem damit einhergehenden Wettbewerbsdruck.

Noch ein letztes Wort zur Gewinnablieferung: Obwohl das mit dem Budget 1995 der PTT nicht direkt zu tun hat, halte ich es für einen wichtigen Punkt. 1995 ist im Bundesbudget eine Gewinnablieferung der PTT von 270 Millionen Franken vorgesehen. Das zu erwartende Ergebnis 1994 der PTT erlaubt die Prognose, dass die PTT dieses Ziel erreichen werden. Das bringt uns zu folgendem Rechnungsstand: Von 1978 bis 1994 werden die PTT dem Bund insgesamt 2,445 Milliarden Franken abgeliefert haben.

Ich glaube, das darf man auch einmal sagen, denn es ist ein sehr erfreuliches Ergebnis, nicht nur für die PTT, dass sie diesen Betrag abliefern können, sondern sicher auch für die Bundesfinanzen.

**Schüle Kurt** (R, SH), Berichterstatter: Ich habe nur beizufügen, dass mit einer Teuerung von 0 Prozent budgetiert worden ist. Im Gegensatz zu den SBB, wo wir noch Anpassungen vornehmen müssen, ist diese nachträgliche Massnahme des Bundesrates hier bereits berücksichtigt.

#### **Bundesbeschluss über den Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für das Jahr 1995**

#### **Arrêté fédéral concernant le budget financier de l'Entreprise des PTT pour l'année 1995**

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Gesamtberatung – Traitement global*

#### **Titel und Ingress, Art. 1–4 Titre et préambule, art. 1–4**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

32 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

94.071

### **SBB. Voranschlag 1995**

#### **CFF. Budget 1995**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 19. Oktober 1994 (BBl V 742)

Message et projet d'arrêté du 19 octobre 1994 (FF V 726)

Voranschlag 1995 und Mittelfristplan 1996–2000 der SBB vom 15. September 1994

Budget 1995 et plan à moyen terme 1996–2000 des CFF du 15 septembre 1994

Bezug bei der Generaldirektion SBB,

Hochschulstrasse 6, 3030 Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,

Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

**Gemperli Paul** (C, SG), Berichterstatter: Zum Budget der SBB ist vorerst eine grundsätzliche Feststellung zu machen, die erfreulich ist: Das Unternehmen hat die Aufwandentwicklung recht gut im Griff. Man hat den Eindruck, dass sich die Verantwortlichen sehr bemühen, die Defizite nicht ausufernd zu lassen.

Zur Illustration kann in bezug auf die Bundesleistungen auf folgende Fakten hingewiesen werden: Die Abgeltung für den regionalen Personenverkehr erfordert 1995 noch 700 Millionen Franken gegenüber 725 Millionen im Jahre 1994. Ohne dass ein Leistungsabbau erfolgt ist, konnten Effizienzsteigerungen erzielt werden. Die Abgeltung des Huckepackverkehrs steigt 1995 nur leicht, 110 Millionen anstelle von 105 Millionen 1994. Die Infrastrukturleistungen des Bundes für 1995 machen 1428 Millionen gegenüber 1418 Millionen Franken aus. Die Investitionssumme erreicht 1995 brutto 2172 Millionen Franken gegenüber 2207 Millionen Franken 1994. Die gesamten Bundesleistungen nach Budget 1995 machen ohne Berücksichtigung des Fehlbetrages 2238 Millionen Franken gegenüber 2248 Millionen Franken im Vorjahr aus. Das ist indessen nicht die Folge eines ungezügelten Ausgabenwachstums, sondern des stagnierenden Ertrages und des leicht steigenden Aufwandes der Erfolgsrechnung. Ich komme darauf zurück.

Dem Voranschlag der SBB liegt für 1995 erstmals auch der Voranschlag der Sonderrechnung Alptransit mit einem geplanten Aufwand von 175 Millionen Franken bei.

Im einzelnen ist auf folgendes zu verweisen:

1. Die Unternehmenserfolgsrechnung: Der Gesamtertrag steigt gegenüber der Rechnung 1993 um 138 Millionen Franken an. Diese Verbesserung ist hauptsächlich auf die ansteigenden Erträge bei den Leistungen in der Infrastrukturerfolgsrechnung (plus 139,7 Millionen) und beim Nebenertrag (plus 46,5 Millionen) zurückzuführen. Wegen des Ertragsrückgangs beim Güterverkehr um 73,6 Millionen Franken – unter anderem durch den Übergang des Cargo Domizil an die CDS AG und minus 8,8 Millionen Franken bei den Abgeltungen – muss andererseits der Verkehrsertrag um 56,9 Millionen Franken unter dem Ergebnis 1993 veranschlagt werden.

Zu den wichtigsten Positionen der Unternehmenserfolgsrechnung ist folgendes festzuhalten: Die verzögerte wirtschaftliche Erholung wirkt sich auf die Nachfrageentwicklung im Personenverkehr aus. Es konnte im Personenverkehr lediglich mit einem Mehrertrag von 1 Prozent gerechnet werden. Im Güterverkehr sind trotz steigenden Transportmengen kleinere Erträge zu erwarten. Dies ist unter anderem auf den Ertragsausfall beim Cargo Domizil als Folge des Übergangs dieses Verkehrszweiges an die CDS AG sowie auf grosse Überkapazitäten und starken Preisdruck zurückzuführen.

Am 1. Januar 1995 übernimmt die CDS Cargo Domizil AG den Stückgutverkehr der SBB. Das neue Konzept führt – mittelfristig – zu einer Verbesserung des Unternehmensergebnisses der SBB. Die Massnahme ermöglicht den SBB, in den nächsten Jahren den Personalbestand um 1200 Mitarbeiter zu reduzieren. Davon können kurzfristig durch Pensionierungen und natürliche Abgänge rund 400 Stellen abgebaut werden. 470 Mitarbeiter werden von den SBB an die CDS detachiert. Sie werden dort beschäftigt, so dass vorübergehend noch 330 Mitarbeiter in anderen Funktionen weiterbeschäftigt werden. Das ist das sogenannte freigesetzte Personal. Mittelfristig werden sich die Ergebnisse noch verbessern, weil der Aufwand für das freigesetzte Personal sukzessive wegfällt, ein Aufwand von rund 32,2 Millionen Franken.

Zusätzlich werden sich heute noch nicht quantifizierbare Einsparungen durch die Abnahme von Betriebsleistungen und durch Mehrerträge aus der Vermittlung freigewordener Räumlichkeiten ergeben.

Die SBB sind jedenfalls zuversichtlich, dass diese erste grosse Privatisierungsaktion allen Beteiligten schliesslich zum Vorteil gereichen wird.

Der Personalaufwand erhöht sich gegenüber 1993 um 19,8 Millionen Franken oder um 0,6 Prozent. Der stark abnehmende Personalbestand führt erstmals zu einer Zunahme des Aufwandes, die weit unter der Teuerung der beiden Jahre 1994/95 liegt. Gegenüber 1993 – hier sieht man die Anstrengungen der SBB – ist der Personalbestand um 2507 Mitarbeiter oder 6,7 Prozent abgebaut worden.

Die Einführung der Mehrwertsteuer bedingt entsprechende Tarifanpassungen. Das Massnahmenpaket umfasst eine Erhöhung des Grundtarifs im Personenverkehr um 3,6 Prozent sowie gezielte Preisanpassungen bei verschiedenen Fahraus-

weisen. Halbtaxabonnements und Familienkarten bleiben von der Preiserhöhung verschont. Aufgrund der Marktsituation sind die SBB der Ansicht, dass die Mehrwertsteuer nicht in vollem Umfang auf die Kunden überwältzt werden kann. Es stellt sich hier einfach das berühmte Problem: «Was gibt der Markt noch her?» Die SBB haben die Voraussetzungen sehr gut geprüft und sind der Ansicht, dass die Mehrwertsteuer im Personenverkehr nicht voll überwältzt werden kann.

Zur Mehrwertsteuer noch ein weiterer Hinweis: Entscheidend für die SBB ist der neue Artikel 26 Absatz 6 Buchstabe b der Verordnung über die Mehrwertsteuer: Subventionen und andere Beiträge der öffentlichen Hand – das sind z. B. die Leistungen des Bundes an die SBB – sind von der Mehrwertsteuer ausgenommen, was eine Reduktion des Vorsteuerabzuges auslöst. Das ist heute für die SBB die Krux, dass sie nicht den vollen Vorsteuerabzug geltend machen können, weil die Leistungen, die sie von der öffentlichen Hand erhalten, ihrerseits nicht der Mehrwertsteuer unterliegen. Als die Kommission tagte, waren hier noch nicht alle Fragen über die Art und Weise der Berechnung und damit auch über die Kürzung des Vorsteuerabzuges geklärt. Hier werden noch Probleme zu lösen sein.

2. Die Infrastrukturerfolgsrechnung: Der gesamte Infrastrukturaufwand steigt um 152,7 Millionen Franken auf brutto 1504,6 Millionen Franken an. Steigende Tendenz weisen die Abschreibungen, die Zinsen, der ordentliche Unterhalt und die nichtaktivierbaren Investitionsaufwendungen auf. Dies ist natürlich immer eine Folge der früheren Investitionen. Je höher die Investitionen sind, um so höher sind in der Folge der Zinsaufwand und die Abschreibungen. Die Infrastrukturleistungen von insgesamt netto 1436 Millionen Franken sind vollumfänglich vom Bund aufzubringen.

3. Investitionsrechnung ohne Alptransit: Der auf die langfristigen unternehmerischen Zielsetzungen abgestützte Voranschlag der Investitionsrechnung enthält die laufenden und die neu zur Ausführung gelangenden Bauten und Anschaffungen von brutto 2216,5 Millionen Franken. Der ordentliche Voranschlag weist ein Nettoinvestitionsvolumen von 1615 Millionen Franken aus. Ausserhalb des ordentlichen Voranschlages sind für 1995 Aufwendungen von 506,9 Millionen Franken vorgesehen, und zwar für «Bahn 2000» 313 Millionen Franken, Liegenschaften und künftige Projekte 41 Millionen Franken, Huckepackkorridor Gotthard 58 Millionen Franken, Huckepackkorridor Lötschberg 26 Millionen Franken, Lärmschutz Huckepack-Doppelkorridor 15 Millionen Franken, kommerzielle Nutzung 41 Millionen Franken und Informatikgeräte an Bahnhöfen 0,5 Millionen Franken.

Zu erwähnen ist, dass innerhalb dieses Voranschlages ein Betrag von 289 Millionen Franken für die Verbesserung der Betriebssicherheit eingeplant ist. Die SBB legen grossen Wert auf die Verbesserung der Betriebssicherheit, und im Voranschlag 1995 sind entsprechende Beträge eingeplant. Nach Auffassung der Kommission ist dieser Investitionsplan ausgewogen. Er bewegt sich insgesamt, was für die Bundesrechnung erfreulich ist, innerhalb des Rahmens des Voranschlages. Die Sonderrechnung Alptransit finden Sie auf Seite 43 des Voranschlages.

Noch ein Wort zum Mittelfristplan 1996–2000: Der aktualisierte Mittelfristplan 1996–2000 trägt den prekären finanzpolitischen Rahmenbedingungen des Bundes Rechnung. Die eingeleiteten Rationalisierungs- und Restrukturierungsmassnahmen sollen wirksam werden. Die Planung der SBB erwartet, dass sich das Unternehmensergebnis binnen fünf Jahren wesentlich verbessern wird. Natürlich immer unter den Voraussetzungen der Rahmenbedingungen und der entsprechenden Bundessubventionen.

Die Annahme geht weiter von einem Abbau des Personalbestandes um jährlich durchschnittlich 700 Personen, von Einsparungen bzw. Umlagerungen auf die Kantone beim regionalen Personenverkehr und von einer leichten Steigerung der Güterverkehrserträge aus. Gemäss Mittelfristplan 1996–2000 dürfte das Wachstum der Bundesleistungen an die SBB von durchschnittlich 11 Prozent in den Jahren 1989 bis 1993 auf rund 3 Prozent sinken, was in etwa im Rahmen des Wachstums des BIP liegen würde.

Fazit: Die Kommission hat sich davon überzeugt, dass die SBB erhebliche Anstrengungen zur Eindämmung der Fehlbeträge unternehmen. Der ganzen Übung sind allerdings Grenzen gesetzt; man kann gewisse Grenzen nicht ohne weiteres überspringen. Diese Grenzen liegen vor allem im Bereiche der Investitionen. Investitionen haben Folgekosten; sie lassen die Bundesleistungen ansteigen, wenn wir den Abschreibungsbedarf und die gestiegenen Zinsen berücksichtigen. Wenn aber auf der anderen Seite die Investitionen nicht getätigt werden können, dann bleibt die Bahn zurück; sie kann modernen Anforderungen nicht mehr genügen.

Lediglich eine Zahl zur Illustration: Der Zinsaufwand macht 655 Millionen Franken gemäss Budget für das Jahr 1995 aus. Bis zum Jahre 2000 würden gemäss Finanzplanung 1024 Millionen Franken eingesetzt, dies aufgrund der in diesem Zeitraum zu tätigen Investitionen.

Die Kommission beantragt Ihnen, dem Entwurf des Bundesbeschlusses über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1995 zuzustimmen. Sie haben eine Fahne verteilt erhalten; in Artikel 2 Absatz 2 sehen Sie kleine Abweichungen zur gedruckten Botschaft, die Sie vorher erhalten haben. Diese Abweichungen sind ausschliesslich eine Folge der Teuerungszulage. Auch dem Personal der SBB wird der Teuerungsausgleich für 1995 nicht gewährt werden. Nachdem die entsprechenden Vorschläge bei der Bundesverwaltung bekannt waren, haben die SBB erforderliche Korrekturen vorgenommen. Diese Korrekturen sind somit eine Folge der Rücknahme der im ursprünglichen Beschlussentwurf eingeleiteten Teuerungszulage an das Personal.

*Im Auftrage der Kommission bitte ich Sie, dem Entwurf des Bundesbeschlusses über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für 1995 zuzustimmen.*

**Jagmetti** Riccardo (R, ZH): Wenn ich ein sektorielles Problem herausgreife, möchte ich vorweg bemerken, dass das nichts an meiner grundlegenden Sympathie für die SBB ändert.

Im SBB-Budget für das nächste Jahr sind erstmals 15 Millionen Franken für Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. Aus dem Mittelfristplan ergibt sich, dass für die Einhaltung der Lärmschutzverordnung insgesamt 3 Milliarden Franken notwendig wären. Mit anderen Worten: Die Sanierungsfrist würde 200 Jahre betragen. Nach dem Mittelfristplan sollen diese Beträge für den Lärmschutz ansteigen, am Schluss der Planungsperiode auf 60 Millionen Franken; das ergibt eine Sanierungsfrist von 50 Jahren. Nach der Lärmschutzverordnung beträgt die Sanierungsfrist aber 15 Jahre. Nun wird im Mittelfristplan erklärt, Geschäftsleitung und Verwaltungsrat würden sich dezidiert, mit Entschiedenheit, dagegen zur Wehr setzen, ihre Investitionsrechnung mit solchen Aufwendungen zu belasten. Vom eisenbahntechnischen Standpunkt aus verstehe ich das, aber es erfüllt mich mit Sorge. Die Lärmschutzverordnung ist vom Bundesrat beschlossen worden, einschliesslich des Anhangs über die Belastungsgrenzwerte durch den Eisenbahnlärm.

Die Stadt Opfikon, die von drei SBB-Linien durchfahren wird – mit hoher Frequenz –, hat uns informiert und gezeigt, wie viele der Wohnbauten in einer Zone liegen, bei der die Alarmwerte überschritten werden. Weitere Bauten liegen in einer Zone, in der die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Wenn wir ein Budget eines Staatsbetriebes genehmigen, das den Anforderungen der Rechtsordnung in dieser Beziehung nicht Rechnung trägt, sind wir und der Bundesrat gefordert.

Ich erwarte nicht eine rasche Antwort, und ich erwarte auch keine beruhigende Antwort. Ich erwarte insbesondere keine Erfolgsmeldung, sondern ich erwarte jetzt die Zusicherung, dass sich der Bundesrat mit der Frage auseinandersetzt. Wie können wir das, was wir rechtlich vorgeben und für richtig halten, bei der Staatstätigkeit auch in die Wirklichkeit umsetzen? Wir können nicht gross auftreten uns sagen, die Schweiz sei ein Vorbild im Umweltschutz, wenn wir gleichzeitig sagen: Wir halten uns nicht daran. Das ist ein Problem, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen, wir als Parlament, aber auch der Bundesrat als Behörde, von der diese Verordnung stammt. Ich hätte gerne eine Zusicherung, Herr Bundesrat, dass das geschehen wird. Dass Sie mir heute nicht sagen

können: In Opfikon machen wir das so oder so, und wir lösen das generelle Problem so oder so, das verstehe ich. Der Bundesrat sollte uns aber zeigen, dass er die Frage ernst nimmt: die Frage des Auseinanderklaffens zwischen dem, was wir für richtig halten – wir als Parlament und der Bundesrat als Verwaltungsbehörde –, und dem, was nachher im Staatsbetrieb selbst geschieht. Das ändert nichts an meiner Sympathie für die SBB und an der Anerkennung ihrer Leistungen, aber mit diesem Dilemma sind wir gefordert, und ich bitte Sie, dazu Stellung zu nehmen.

**Ogi** Adolf, Bundesrat: Ich möchte zunächst dem Sektionspräsidenten, Herrn Gemperli, für seine Ausführungen danken. Er hat zum Budget der SBB für 1995 praktisch alles gesagt.

Sie werden heute morgen noch das Budget der Eidgenossenschaft für das Jahr 1995 behandeln. Wenn ich nun die Situation auf die SBB übertrage, dann muss ich folgendes sagen: Alle reden vom Sparen. Alle wollen, dass man auch bei den SBB spart. Alle wollen, dass die SBB bald ein ausgeglichenes Budget präsentieren. Und was dann? Das möchte ich Ihnen nicht vorenthalten. Die Kantone – Sie stehen ja den Kantonen sehr nahe – verlangen 9300 Kilometer Mehrleistungen im neuen Fahrplan 1995–1997. 358 Begehren wurden eingereicht, 188 davon im Regionalverkehr, obwohl dieser nicht abgebaut wird. Er wird auf einem hohen Niveau, wenn Sie wollen, eingefroren. Es werden 3600 Kilometer Mehrleistungen verlangt, und es wurden 140 Begehren eingereicht, die den Fernverkehr betreffen oder – anders ausgedrückt – 5720 Kilometer für IC- und für Schnellzüge.

Weiter – es ist noch nicht fertig – wurden 111 zusätzliche Intercity- und Eurocity-Halte gefordert und schliesslich – diese Wunschliste ist immer noch nicht fertig – 217 zusätzliche Schnellzugshalte verlangt.

Wenn ich höre, was die kantonalen Finanzdirektoren von uns verlangt haben, und wenn ich höre, was Sie von uns verlangen, muss ich sagen: Es ist schon etwas eigenartig, die Koordination ist sicher nicht vorhanden. C'est le moins qu'on puisse dire.

Noch einmal: 358 Begehren, 9300 Kilometer Mehrleistungen im neuen Fahrplan 1995–1997.

Man kann daraus vielleicht folgendes Fazit ziehen. Diese – ich kann es nicht anders formulieren – Anspruchsmentalität steht eben diametral im Widerspruch zu den Forderungen, die Sie immer wieder an die SBB stellen, an das Budget, das ausgeglichen werden soll, und an die Rechnung, die in diesem Saale – Herr Coutau – auch schon zurückgewiesen werden sollte. Wir versuchen den Spagat, aber wir können ihn nicht machen. Ich glaube, es ist dringend notwendig, dass man mit dem Leitbild der SBB einmal den klaren Auftrag an die SBB formuliert. Und ich bitte Sie darum, an diese Zahlen zu denken, wenn es dann darum geht, im kommenden Jahr eben das Leitbild und die Konsequenzen daraus zu diskutieren. Sparen tut immer weh. Sparen setzt aber auch Grenzen.

Herr Gemperli hat in bezug auf die Sicherheit einiges gesagt. Ich möchte hier auch in Ergänzung dessen, was er gesagt hat, noch folgendes beifügen: Die Sicherheit hat in meinem Departement absolute Priorität. Die Unfälle in diesem Jahr haben uns sehr beschäftigt. Sie sind zu bedauern. Jeder einzelne Unfall wird untersucht. Zu Unrecht wurde festgehalten, diese Unfälle seien auf den Personalabbau zurückzuführen. Ich habe die SBB beauftragt, einen Sicherheitsbericht vorzulegen. Ich erwarte, dass dieser Sicherheitsbericht im zweiten Quartal des Jahres 1995 vorliegen wird. Trotz knapper Mittel darf die Sicherheit, wie das von Herrn Gemperli zum Ausdruck gebracht wurde, bei den SBB nicht vernachlässigt werden. Trotz knapper Mittel hat die Sicherheit allerhöchste Priorität. Deshalb sehen die SBB bis ins Jahr 2000 Investitionen in die Sicherheit von 1,5 Milliarden Franken oder 16 Prozent der gesamten Investitionen vor. Aber heute zu sagen, bevor alles abgeklärt ist, die Unfälle seien auf mangelndes Personal zurückzuführen, das stimmt nicht, zumindest aufgrund dessen nicht, was wir zum heutigen Zeitpunkt wissen.

Die Belastung des Bundes durch die SBB ist hoch. Doch der vorhandene Nutzen ist auch gross. Was wäre, volkswirtschaftlich gesehen, wenn die SBB nicht wären? Wenn der Strassen-

verkehr weiterhin so zunimmt, werden wir noch einmal mehr Freude an den SBB haben. Staatspolitisch sind die SBB von grosser Bedeutung, und sie werden noch an Bedeutung gewinnen, wenn wir «Bahn 2000» und die Neat bauen können. Umweltpolitisch haben die SBB eine grosse Bedeutung. Man kann nicht immer nur vom Umweltschutzgesetz reden, vom Luftreinhalte-Konzept, vom Lärmschutz und dann die SBB irgendwie kümmerlich behandeln. Auch europapolitisch haben die SBB heute eine grosse Bedeutung, und sie werden in den bilateralen Verhandlungen eine noch grössere haben, weil sie dort unser Pfand in der Hand sind, das wir zum richtigen Zeitpunkt ausspielen müssen. Aber wir dürfen hier nicht weiter verunsichern, und wir dürfen nicht weiter das in Frage stellen, was das Volk im September 1992 immerhin klar und deutlich – mit 63 Prozent – bestätigt hat.

Wir müssen uns bewusst werden, welche anderen Kosten auf den Staat zukommen würden, wenn die SBB nicht existierten. So gesehen, bringen wesentliche Abstriche bei den SBB per saldo keine positiven Effekte für den Bundeshaushalt. Andererseits stellen wir fest, dass die eingeleiteten Rationalisierungs- und Restrukturierungsmassnahmen mittelfristig bereits ergebniswirksam werden; Herr Gemperli hat sie erwähnt, ich trete nicht weiter darauf ein. Dennoch müssen die SBB auch weiterhin nach zusätzlichen und weiteren griffigen Einsparungen suchen, aber die Luft können wir den SBB nicht abstellen. Auch in dieser schwierigen Finanzlage dürfen wir die Investitionen nicht vernachlässigen, Investitionen, die das Brot von morgen sind. Wenn der Strassenverkehr weiterhin so zunimmt, wird es nicht mehr möglich sein, sich in vernünftigen Zeiten von A nach B zu bewegen, und deshalb müssen wir heute die Weichen in die richtige Richtung stellen. Verkehrspolitik kann nicht kurzfristig verbessert, angepasst oder ergänzt werden.

Ich bitte Sie, den Voranschlag der SBB für das Jahr 1995 zu akzeptieren und dem Beschlussentwurf zuzustimmen.

Ich darf Herrn Jagmetti noch eine Antwort geben: Das Problem ist erkannt. Der Bundesrat hat am 24. November 1993 dem Eidgenössischen Departement des Innern, dem Eidgenössischen Finanzdepartement und meinem Departement den Auftrag gegeben, bis Ende 1995 Grundlagen für Lärmsanierungen der Eisenbahnen auszuarbeiten. Die Finanzierung ist ein wichtiger Bestandteil. Ihre Budgetentscheide müssen hier ebenfalls berücksichtigt werden. Es zeigt sich schon heute, dass die Einhaltung der Grenzwerte Investitionen in Milliardenhöhe – ich betone: in Milliardenhöhe – als Auswirkung haben wird. Dies sind Investitionen, welche den SBB keinen zusätzlichen Franken an Einnahmen bringen werden.

Der Bundesrat muss jetzt diesen Bericht abwarten. Übertriebene Forderungen sind kaum finanzierbar. Sie haben die Stadt Opfikon erwähnt, und Sie haben keine rasche und keine beruhigende Antwort von mir erwartet. Trotzdem kann ich Ihnen folgendes sagen: Die Ortschaften entlang der Neat-Linie werden, sobald wir beschliessen, diese Sanierungen seien in Angriff zu nehmen, in erster Priorität zum Zuge kommen.

### **Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1995**

#### **Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1995**

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

**Danioth** Hans (C, UR): Ich glaube, es ist richtig, dass sich die SBB hier auf diese Gratwanderung begeben, die einerseits vom Leistungsauftrag gesetzt wird und andererseits die Kostenfrage mit berücksichtigt. Ich habe ebenfalls mitbekommen, dass sehr viele Fahrplanbegehren für die Periode 1995 bis 1997 angemeldet worden sind, es wird die Zahl von 9000 Kilometern genannt. Ich meine aber, dass es eine falsche Politik ist – und das hat nichts mit Anspruchsmentalität zu tun –, wenn die SBB auf der nach wie vor wichtigen Gotthardlinie derart massiv Schnellzugshalte abbauen. Wir verlangen keine zusätzlichen Fahrkilometer. Wenn Sie sagen, dass die SBB keine Linie aufgeben, die nicht schon vorher vom Publi-

kum aufgegeben worden sei, ist das natürlich ein Teufelskreis. Wenn die Zugshalte nicht mehr bestehen, wird der Zug auch nicht mehr benützt. Ich habe mir sagen lassen, dass sich die Kantone Tessin, Schwyz und Uri generell gegen einen ganz massiven Abbau der Schnellzugshalte gewehrt haben. Ich möchte Sie hier, Herr Bundesrat, eindringlich bitten: Nehmen Sie die marktwirtschaftliche Korrektur vor, auch im Sinne des Bekenntnisses zu diesen Bahnen, das wir ja bei verschiedenen Gelegenheiten abgelegt haben und in das ich ebenfalls einstimme.

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### **Titel und Ingress, Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 2**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

....

einem Aufwand von 6720 Millionen Franken und einem Ertrag von 6408 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 312 Millionen Franken ....

*Abs. 3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Art. 2**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

....

un déficit de 312 millions de francs, les charges atteignant 6720 millions et les produits 6408 millions de francs.

*Al. 3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 3, 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

30 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*Au den Nationalrat – Au Conseil national*

## **SBB. Voranschlag 1995**

### **CFF. Budget 1995**

|                     |  |
|---------------------|--|
| In                  | Amtliches Bulletin der Bundesversammlung     |
| Dans                | Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale    |
| In                  | Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale |
| Jahr                | 1994   |
| Année               |  |
| Anno                |  |
| Band                | IV   |
| Volume              |  |
| Volume              |  |
| Session             | Wintersession                                |
| Session             | Session d'hiver                              |
| Sessione            | Sessione invernale                           |
| Rat                 | Ständerat                                    |
| Conseil             | Conseil des Etats                            |
| Consiglio           | Consiglio degli Stati                        |
| Sitzung             | 10   |
| Séance              |  |
| Seduta              |  |
| Geschäftsnummer     | 94.071                                       |
| Numéro d'objet      |  |
| Numero dell'oggetto |  |
| Datum               | 13.12.1994 - 08:00                           |
| Date                |  |
| Data                |  |
| Seite               | 1285-1288                                    |
| Page                |  |
| Pagina              |  |
| Ref. No             | 20 025 166                                   |

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.