

Schmid Samuel, Schmidhalter, Schweingruber, Segmüller, Singeisen, Spoerry, Stalder, Stamm Luzi, Steiger Hans, Steiner, Steinemann, Theubet, Thür, Tschäppät Alexander, Vetterli, Wanner, Wittenwiler, Zbinden, Zwygart (91)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Dettling, Heberlein, Maurer (3)

Abwesend sind – Sont absents:

Aregger, Aubry, Bär, Baumann Ruedi, Baumann Stephanie, Baumberger, Bäumlin, Berger, Bircher Peter, Bischof, Bodenmann, Bonny, Borer Roland, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühler Simeon, Bühlmann, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Cornaz, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Dreher, Ducret, Duvoisin, Epiney, Eymann Christoph, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglingen, Giger, Gobet, Graber, Grendelmeier, Gross Andreas, Grossenbacher, Gysin, Haering Binder, Hafner Ursula, Hämmerle, Hari, Herczog, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Jenni Peter, Jöri, Keller Anton, Kühne, Ledergerber, Lepori Bonetti, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Maitre, Marti Werner, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Meier Samuel, Meyer Theo, Miesch, Mühlemann, Nabholz, Philipona, Pidoux, Raggenbass, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Robert, Rychen, Schenk, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmied Walter, Schnider, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Stamm Judith, Steffen, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Tschopp, Tschuppert Karl, Vollmer, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wiederkehr, Wyss William, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger, Zwahlen (105)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:
Frey Claude (1)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

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

Beschluss des Ständerates vom 13. Dezember 1994
Décision du Conseil des Etats du 13 décembre 1994

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

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatter: Sie haben das Budget 1995 der SBB vor sich liegen. Ihre Finanzkommission hat sich wie üblich damit auseinandergesetzt und vier Bereiche einer speziellen Würdigung unterzogen:

- die Auswirkungen der Mehrwertsteuer auf das Budget 1995;
- die Überschreitungen, mögliche und bereits bestehende, bei den grossen Investitionsprojekten der SBB;
- die Führungsverantwortung bei Investitionsentscheiden am Beispiel der SBB-Linie Zürich–Thalwil;
- die regionalen Probleme – Stichwort: Zukunft des Regionalverkehrs und entsprechende Kostenfolgen.

Die strategischen Voraussetzungen für das Budget 1995, die sich die SBB selber gegeben haben, liegen ebenfalls in vier Bereichen angesiedelt:

1. Zuerst zu den zukunftsbezogenen Investitionen: Wir alle wissen, dass die SBB vor grossen Investitionen stehen; es ist nicht mehr als richtig, zu fordern, dass die Investitionen primär eine zukunftsbezogene Zielsetzung aufzuweisen haben.

2. Die Investitionen in die Sicherheit: Gerade im laufenden Jahr haben sich im Bereich des Bahnverkehrs verschiedene Vorfälle ereignet, die zum Aufsehen mahnen. Sie sind im Einzelfall durchaus erklärbar, haben aber gleichzeitig das Problem der Sicherheit des Bahnverkehrs in das öffentliche Interesse gerückt.

3. Beherrschung der Kosten und Steigerung der Produktivität: Wahrscheinlich ist das der budgetrelevanteste Teil. Es ist ja im Grunde genommen sehr einfach: Man kann entweder die Einnahmen steigern oder die Kosten senken, wenn man das Ziel eines ausgeglichenen Budgets in Zukunft erreichen möchte.

4. Die Fragen des Marketings und der Qualität: Wir sind uns alle bewusst, dass nur qualitativ hochstehender Bahnverkehr auf der Leistungs- und Einnahmenseite letztlich das erbringt, was wir alle erwarten.

Zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen: Es ist natürlich eine Illusion, zu glauben, ein SBB-Budget könne sich losgelöst von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abspielen. Wir alle wissen, dass diese zurzeit alles andere als günstig sind. Ich nenne stichwortartig drei Punkte:

– Beim Personenverkehr ist vom Preis her die Reizschwelle erreicht. Was will das heissen? Meiner Meinung nach lassen sich Kostensteigerungen im Bereich des Reiseverkehrs, die auf die Fahrgäste abgewälzt werden, nicht mehr fortsetzen, ohne dass das Fahrverhalten oder der Grad der Ausnützung des SBB-Netzes tangiert wird.

– Der Regionalverkehr ist nach wie vor ein Sorgenkind der SBB und wahrscheinlich auch des zuständigen Bundesrates. Auf der einen Seite haben wir die sehr dezidierten Wünsche der betroffenen Bevölkerung, dass der bestehende Regionalverkehr nach Möglichkeit nicht abzubauen ist. Auf der anderen Seite wissen wir, dass die SBB gerade im Bereich des Regionalverkehrs ihre grössten Defizite einfahren. Es ist eine Art «politischer Spagat», der hier zu vollbringen ist, und es wird in den nächsten Jahren noch massive Führungsentscheide, auch des Parlamentes, bedingen, wie in Zukunft der Regionalverkehr aussehen soll. Meiner Meinung nach ist der Rückzug der SBB aus der Fläche sehr problematisch – ich sage das im Sinne einer Querbemerkung, als Vertreter einer wirtschafts- und damit auch finanzschwachen Region –: Es ist dann kaum zumutbar, dass die wirtschaftsschwachen Regionen das wenige an öffentlichem Verkehr, das sie noch aufweisen, auch noch selber zu bezahlen haben.

– Der Güterverkehr, das zweite Sorgenkind der SBB: Hier haben wir eine etwas betrübliche Situation: mehr Menge und weniger Ertrag, eine Art Stagflation. Wir wissen aus der Wirtschaftstheorie, dass dies eine sehr schwierige Situation ist.

Die vorliegenden Budgetzahlen sind nicht rosig. Wir würden wahrscheinlich nicht der Wahrheit dienen, wollten wir das Gegenteil behaupten. Dennoch: Unter den momentanen Voraussetzungen, wie ich sie zu beschreiben versucht habe, muss anerkannt werden, dass die Leitung der SBB alles unternommen hat, um das Budget in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Ich möchte das einmal in aller Form feststellen.

Wir wissen, es gibt auch gegenteilige Behauptungen, die ich in dieser Form aber nicht akzeptieren möchte. Allerdings, das sei ebenfalls gleich eingeschränkt, darf dies nicht zum politischen Freipass werden, nicht weiterhin für zusätzliche Ergebnisverbesserungen zu sorgen, die auch im Interesse der SBB selber dringend notwendig sind.

Allerdings wird es nicht möglich sein, in den kommenden Jahren alles unter einen Hut zu bringen. Wie erwähnt: Erhaltung des Regionalverkehrs, Grossinvestitionen im Bereich der «Bahn 2000» und der Neat unter möglichst grosser Berücksichtigung auch regionaler Wünsche sowie weitere Anforderungen, die wir auf der einen Seite an die SBB stellen, während wir auf der anderen Seite vielfach nicht bereit sind, diese Anforderungen politisch oder finanzpolitisch abzudecken.

Ich erwähne nur das eine Beispiel: Bei der Schuldenlast der SBB – das ist eine persönliche Bemerkung – wird sich in absehbarer Zeit eine Schuldensanierung aufdrängen. Denn es

ist wirklich nicht sinnvoll, die SBB theoretisch Zinsen für Schulden bezahlen zu lassen, die dann über das Budgetdefizit vom gleichen Bund wiederum finanziert werden müssen.

Sie haben auch einen Antrag der Finanzkommission in bezug auf eine kleine Budgetkorrektur (Art. 2 Abs. 2: Zustimmung zum Beschluss des Ständerates). Dieser Antrag ist sehr leicht erklärbar. Die SBB haben ursprünglich in ihrem Budget einen Teuerungsausgleich von 1 Prozent eingesetzt. Wie Sie wissen, entspricht das nicht der Tatsache – der Teuerungsausgleich ist gleich null. Das gibt im Zusammenhang mit der Pensionskasse der SBB gewisse technische Veränderungen ohne politischen Gehalt beim vorliegenden Budget.

Ich möchte Sie bitten, diesem Antrag der Finanzkommission zuzustimmen, wie auch dem Budget an und für sich. Die Finanzkommission schlägt Ihnen vor, das Budget in der vorliegenden Form zu genehmigen.

Narbel Jean-Marc (L, VD), rapporteur: Disons-le d'emblée, malgré les efforts de la Direction générale des CFF, qui a marqué un souci pour améliorer la situation financière des CFF, le budget 1995 n'est pas satisfaisant. En effet, il présente un déficit de 312 millions de francs, ce qui représente une augmentation de 108 millions de francs par rapport au budget 1994. La différence que vous avez entre le budget 1995 et les documents que vous avez reçus est due au fait que, dans le budget initial, était compté un facteur de renchérissement de 1 pour cent qui n'est pas traduit dans le budget définitif.

Au contraire du cas de l'Entreprise des PTT, la Commission des finances constate un résultat déficitaire de la grande régie qui va mettre à contribution les caisses de la Confédération. Une telle situation représente une charge supplémentaire pour les finances fédérales, et cela est particulièrement malvenu dans les temps actuels. Les contributions de la Confédération s'accroîtront de plus de 5,3 pour cent par rapport au budget 1994, puisque les prestations de la Confédération s'élèveront à 2,582 milliards de francs. On observe donc une inadéquation totale entre le mandat de prestations existant et la situation financière actuelle des CFF.

Si la Commission des finances salue l'effort de la Direction générale des CFF qui axe ses efforts sur trois objectifs: premièrement, assurer une meilleure sécurité; deuxièmement, augmenter la rentabilité; troisièmement, offrir des prestations de qualité, notre commission a l'impression que le combat pour retrouver l'équilibre financier est analogue à celui de Don Quichotte dans sa lutte contre les moulins à vent.

Examinons maintenant le détail des propositions contenues dans le budget 1995. Les produits tout d'abord. La situation conjoncturelle a des effets non négligeables. Le trafic voyageurs devrait régresser, puisque les recettes nouvelles pour l'an prochain s'inscrivent en diminution de 2,4 pour cent. Situation encore plus catastrophique pour le trafic marchandises, trafic qui s'effondre. Les recettes devraient diminuer de 140 millions de francs par rapport à celles prévues pour cette année. On constate une baisse de 11 pour cent des produits prévisibles pour l'an prochain. Cela signifie en particulier qu'un certain nombre d'entreprises diminueront l'utilisation du transport par voie ferroviaire. Il en résulte un total des produits en diminution d'un peu moins de 1 pour cent.

Pour les charges, nous constatons un effort de compression des effectifs important, puisque la Direction générale des CFF présente un budget avec une suppression de 2507 postes de travail. Ces restructurations figurent à raison d'environ 60 millions de francs dans le budget 1995, par un coût spécial. Ainsi, grâce à des mesures d'économies, les dépenses de personnel représentent une charge moindre de 1,4 pour cent par rapport à celle du budget 1994.

Signalons encore, à propos des charges, une anomalie, nous semble-t-il. L'introduction de la TVA représente une charge supplémentaire de 90 millions de francs dans les comptes des CFF. Nous nous étonnons qu'un impôt de consommation, qui, normalement, devrait être payé par le consommateur, ait des conséquences aussi importantes pour une régie telle que les CFF.

Passons maintenant aux charges pour la Confédération. La Confédération devra donc prendre en charge, l'année pro-

chaine, pour le trafic régional, le ferroutage, les infrastructures et la couverture du déficit, un total de 2,5 milliards de francs en chiffres ronds.

Ce montant représente un peu plus que le 40 pour cent du déficit prévisible pour le budget de la Confédération que nous venons de voter. Ce n'est pas négligeable. L'amélioration des finances des CFF est une nécessité pour éviter de mettre par trop à contribution les finances fédérales.

Une remarque à propos du bilan prévisionnel. Ce budget traduit la dégradation de la situation financière des CFF. Le capital de 3 milliards de francs était convenable à l'origine. Aujourd'hui, avec un bilan de 22 milliards de francs, il devient douteux de ne disposer de fonds propres que pour un montant de 3 milliards de francs.

Si nous examinons le plan financier à moyen terme, de 1996 à 2000, il semble que la situation doive s'améliorer à terme, avec un équilibre possible des comptes à partir de 1999. Cet équilibre ne sera atteint que si l'on stabilise les charges et que si l'on constate un revirement conjoncturel important, ce qui, vous le savez, dépend de l'évolution de notre économie.

La Commission des finances est consciente du caractère périlleux d'une telle prévision et de la difficulté à atteindre de tels objectifs dans l'environnement actuel de notre économie. Notre commission enregistre également avec satisfaction la volonté de la Direction générale des CFF d'améliorer la sécurité et la qualité, condition indispensable pour satisfaire leur clientèle, ce qui devrait permettre d'atteindre l'équilibre financier.

Nous observons par ailleurs les besoins considérables d'argent frais pour réaliser les nombreux investissements projetés par les CFF. Nous terminerons en commentant le problème des investissements. Situons rapidement ce problème. L'année prochaine, les CFF investiront 2,2 milliards de francs. Pour les années 1996 à 2000, il est prévu d'engager un total de 14,8 milliards de francs. L'importance de ces montants n'échappera à aucun d'entre vous. C'est véritablement le gros problème financier des CFF qui grèvera lourdement les finances fédérales.

Sans qu'elle ait pu examiner dans son entier ce problème, on peut résumer les travaux de la Commission des finances par trois constatations:

1. Coût des investissements. En examinant le détail des investissements (pages 35 et suivantes du budget 1995), on observe souvent des dépassements importants de devis. En fait, il s'agit d'un document synthétique qui présente des lacunes certaines – je parle du budget. En effet, on compare les montants des investissements effectifs, alors que le devis correspond au montant de l'investissement à l'ouverture du crédit, c'est-à-dire le montant prévisible de l'investissement il y a nombre d'années. L'augmentation du coût dû au renchérissement ne figurant pas dans le document présenté, nous ne pouvons pas établir quel est l'écart entre le devis initial et le coût final de l'objet. Selon les renseignements obtenus de la Direction générale des CFF, il semble que les écarts réels sur les investissements dépassent très rarement 10 pour cent du montant initial. Il serait indispensable d'avoir une présentation différente des investissements, ce qui permettrait de déterminer l'exact écart entre ce qui a été accepté et ce qui a été engagé.

2. Décisions d'engagement des investissements. La commission a été surprise de la décision d'engager certaines dépenses. Par exemple, la seconde double voie Zurich HB–Thalwil représente une dépense de 848 millions de francs, qui pourrait être engagée par une décision du Conseil d'administration des CFF. Nous sommes conscients que les investissements des CFF sont déterminés par des décisions des Chambres. Il en est ainsi pour les dépenses liées à «Rail 2000» ou aux transversales alpines, mais pour d'autres dépenses, il semble que la compétence des décisions ne soit pas clairement établie. La modification de l'organisation des CFF devrait permettre de clarifier quelles sont les compétences d'engagement, mais en tout cas il est nécessaire de mieux indiquer, dans les documents dont nous disposons, à quelles décisions des Chambres se rapportent les investissements proposés. La Commission des finances a décidé d'examiner ce problème dans les prochains mois.

3. Financement des investissements CFF. A la session de janvier 1995, nous examinerons les mesures d'assainissement de la Confédération. Nulle part dans les documents qui nous sont présentés ne figurent les nécessités de financement des investissements des CFF, et les conséquences financières pour la Confédération. Nous sommes pourtant certains qu'il s'agit là d'un problème crucial pour les finances fédérales. Nous regrettons cet état de fait, mais nous aurons l'occasion d'en reparler prochainement.

En conclusion, la Commission des finances vous demande d'accepter l'arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1995.

Frey Walter (V, ZH): Gestatten Sie mir zum Anfang eine persönliche Bemerkung. Fast rituell, jedes Jahr, besprechen wir den Voranschlag der SBB miteinander, weil wir wissen, dass wir ihm nur zustimmen oder ihn zurückweisen können. Die einen unter uns beklagen die miserable finanzielle Situation der SBB, die anderen deklamieren ihre Wünsche über Leistungsverbesserungen in verschiedensten Bereichen der SBB. Schlussendlich wird das Budget immer grossmehrheitlich angenommen, und wir gehen zur Tagesordnung über.

Nun zur Fraktionserklärung: Niemand in unserer Fraktion zweifelt daran, dass in der Generaldirektion der SBB und bei den Mitarbeitern ein neuer, frischer Wind weht. Dieser frische Wind hat sich ganz eindeutig in einem Bremsen des Kostenwachstums niedergeschlagen. Dafür möchten wir dem verantwortlichen Departement, aber auch der Generaldirektion und den Mitarbeitern an dieser Stelle herzlich danken.

Leider aber müssen wir, wenn wir den Voranschlag 1995 der SBB nüchtern betrachten, feststellen, dass die Zahlen schlecht sind, sehr schlecht sogar. Das wird noch durch den Umstand überschattet, dass wir alle zusammen in diesem Saal wissen, dass die SBB total überschuldet sind und eine Sanierung der SBB dringend notwendig ist.

Trotz aller Anstrengungen wird die Gesamtbundesbelastung – wenn wir 1995 mit 1994 vergleichen – wieder um 5,3 Prozent wachsen. Die Gesamtbundesbelastung im Jahre 1995 durch die SBB wird 2,582 Milliarden Franken betragen. Stellen Sie das in Relation zum gesamten Defizit, das wir hier lange besprochen haben und das ungefähr 6 Milliarden Franken beträgt.

Ein Detail: Ohne die Bundesabgeltung decken die Erträge aus Personen- und Güterverkehr nicht einmal mehr die Personalaufwendungen in diesem Betrieb. Alle wissen: Der Leistungsauftrag ist gescheitert; die Kosten- und Ertragsschere öffnet sich immer weiter. «Was bringt die Zukunft?» muss man da fragen. Löcher stopfen à la Privatisierung Cargo Domizil? Ich hoffe nicht, dass dieses System Schule macht. Privatisierung heisst hier nämlich immer noch: Eine Mehrheit wird von den Staatsbetrieben gehalten, und eine – aus durchaus ehrenwerten Gründen – indirekt vollzogene Subventionierung findet bei den Löhnen statt.

Was die Zukunft aber sicher bringt, sind riesige Investitionen. Stichworte: Alpen transit, «Bahn 2000», Neat. Wie sollen diese Investitionen verdaut werden? Das neue Leitbild, dessen Vernehmlassung jetzt abgeschlossen ist, muss auf diese drängenden Fragen Antwort geben.

Wenn ich der Übersicht der Botschaft aber folgende Sätze entnehmen muss, beschleicht mich ein ganz schlechtes Gefühl: «Die Belastung des Bundes durch die SBB mag hoch erscheinen, doch ist dem der volkswirtschaftliche, staatspolitische und europapolitische Nutzen gegenüberzustellen. Man muss sich bewusst werden, welche anderen Kosten auf den Staat zukämen, würden die SBB nicht existieren. Es kann deshalb nicht davon ausgegangen werden, dass wesentliche Abstriche bei den SBB unter dem Strich noch einen positiven Effekt auf den Bundeshaushalt ermöglichen würden.» Dies ist nicht zukunftsversprechend.

Sicher ist aber auch, dass wir mit der heutigen Führungsstruktur die Zukunft nicht bewältigen können. Wenn Generaldirektion, Verwaltungsrat der SBB, Bundesamt für Verkehr, das Departement, das Parlament miteinander regieren, miteinander führen wollen, verkommen die SBB zu einem nichtfinanzierbaren, politisierten Selbstbedienungsladen, für den niemand die Verantwortung übernehmen kann.

Trotzdem: Die SVP-Fraktion empfiehlt Zustimmung zum Voranschlag 1995, fordert aber gleichzeitig raschmöglichst die Präsentation des neuen Leitbildes für die SBB. Wir wollen gesunde, leistungsfähige SBB, die finanzierbar sind. Es ist fünf nach zwölf, die Weichen in dieser Richtung zu stellen.

Meier Hans (G, ZH): Die grüne Fraktion wird dem Budget 1995 der SBB zustimmen. Trotz dieser Zustimmung sind wir von der grünen Fraktion mit der Eisenbahnpolitik des Bundesrates und der Mehrheit in diesem Saal in entscheidenden Punkten nicht einverstanden – ich werde darauf zurückkommen.

Wenn die Schweizerischen Bundesbahnen im internationalen Bahnvergleich noch immer hervorragend abschneiden, ist dies vor allem das Verdienst der vielen tausend Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, denen ich hier im Namen der grünen Fraktion bestens danke. Das einsatzbereite und motivierte Personal ist das wichtigste Kapital der SBB: Tragen wir Sorge zu ihm!

Nach einer Studie, die im Auftrag des Schweizerischen Eisenbahnverbandes erarbeitet wurde, lehnen über 70 Prozent der Bahnkunden unbesetzte Bahnstationen, Billettautomaten und den kondukteurlosen Betrieb ab. Der Kunde schätzt eben eine freundliche Bedienung und Betreuung durch das Stations- und Fahrdienstpersonal.

Ende 1991 hatten die SBB noch etwa 39 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bis heute wurden bereits rund 10 Prozent wegrationalisiert, und dieser Abbau soll weitergehen: Kundenmeinung hin oder her! Das Schweizervolk aber will keine Geisterbahn. Die grüne Fraktion bittet den Bundesrat und die «SBB-Oberen», dies zu bedenken.

Die gesamte Bundesbelastung – die Abgeltungen, die Infrastrukturleistung und den zu erwartenden Fehlbetrag umfassend – soll 2,582 Milliarden Franken für 1995 betragen. Dies scheint viel Geld zu sein. Im Gegensatz zu Herrn Frey Walter, der mit Sparen frischen Wind hineinbringen will, möchte ich doch sagen: Für die Strassen geben wir ein Mehrfaches davon aus.

Wir sind mit dem Bundesrat und den SBB der Meinung, dass der volkswirtschaftliche und der umweltpolitische Nutzen der Bahnen diese 2,5 Milliarden Franken spielend aufwiegen.

An der Kommissionssitzung zählte Herr Generaldirektor Weibel die strategischen Ziele der SBB auf und nannte «Bahn 2000», Neat, Alpen-Initiative und das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Vergessen oder ausgelassen hat er den Regionalverkehr, der ein Grundpfeiler für die Unterstützung der Schweizerischen Bundesbahnen im Volk ist.

Auch wir von der grünen Fraktion wissen: Die SBB sitzen zwischen dem Sparbefehl der eidgenössischen Räte und den Fahrplanwünschen der Kundschaft in der Klemme. Anstatt eine Demontage der SBB und die Beschränkung auf heute rentable Marktsegmente anzustreben, ist von der Frage auszugehen, wie der Bund für ein umwelt-, sozial- und regionalpolitisch ausreichendes Angebot beim öffentlichen Verkehr sorgen kann. Dies bedeutet im Klartext, dass bei der Abschaffung von Dienstleistungen, etwa von begleiteten Zügen und besetzten Bahnstationen, oder bei der Schliessung von Bahnlinien und der Ausdünnung der Fahrpläne äusserste Zurückhaltung geübt werden muss.

Umwelt- und Lärmschutz müssen auch für die SBB verbindlich sein. In Zukunft muss ein fixer Prozentsatz des SBB-Budgets für solche Aufwendungen, insbesondere für den Lärmschutz, eingesetzt werden.

Ich würde den SBB empfehlen, ihre Werbeabteilung einmal für den umweltfreundlichen Regionalverkehr arbeiten zu lassen. Ein gut ausgebautes Netz von Regionalverkehrsangeboten bringt grossen Gesamtnutzen. Aber davon wird nicht geredet, sondern nur immer von den Kosten.

Herr Bundesrat Ogi: Wir müssen den Abbau des Regionalverkehrs stoppen, bis endlich auch im Strassenverkehr die Kostenwahrheit verwirklicht ist, sonst müssen nach Realisierung der Kostenwahrheit heute aufgegebenen Teile des SBB-Netzes und des SBB-Angebots mühsam und für viel Geld wiederaufgebaut werden. Das Schweizervolk hat mit dem Ja zur Alpen-Initiative und dem Ja zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe den Weg gewiesen. Die Einführung der lei-

stungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe ist ein Ziel der Legislaturperiode 1991–95. Wann kommt sie?

Ich wünsche mir einmal ein Parlament, wie es vor etwas über einem Monat in diesem Saal getagt hat: Die Jungen haben uns Alten den Weg in die Zukunft gezeigt. Zentrale Forderung der Jugendsession war, dass Energieträger wie Benzin und Heizöl teurer werden müssen. Die Jungen verlangen eine jährliche Steuererhöhung von 6 Prozent auf fossilen Brennstoffen. Diese schrittweise Anpassung wäre wirtschaftsverträglich und ergäbe in Kürze einen Treibstoffpreis, der Lenkungswirkung hätte und die Kostenwahrheit im Verkehr endlich herstellen würde.

Wir haben «Die Klimazeitung» der Jugendsession erhalten. Ich zitiere einen kurzen Abschnitt: «Im Gegensatz zum bundesrätlichen Vorschlag (betreffend CO₂-Lenkungsabgabe) soll es keine Rückerstattung geben, entschied die Jugendsession nach längerer, heftiger Diskussion. Vielmehr sollen die gesamten Einnahmen (der Steuererhöhung für Treibstoffe und Energieträger) für den öffentlichen Verkehr verwendet werden. 'Mit diesem Vorstoss soll heute von uns ein deutliches Zeichen gesetzt werden', sagte ein junger Parlamentarier und ertotete dafür tosenden Applaus im Nationalratssaal.» Den erwarte ich für mein Votum selbstverständlich nicht.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Es macht wie immer wenig Sinn, diesen Voranschlag zu analysieren oder zu kommentieren. Herr Frey Walter hat es bereits gesagt. Man macht eine bedenkliche Miene zum bösen Spiel, äussert sich besorgt, aber stimmt trotzdem zu. Lassen Sie mich trotzdem ein paar Worte zum Budget sagen.

Das «Windowdressing» beginnt damit, dass der Aufwand der Infrastrukturrechnung in einem Vorsatz zum Budget genannt wird, mit 1,436 Milliarden Franken. Würde der Infrastrukturbeitrag im Budget offen ausgewiesen, dann würde der effektive Verlust nicht 343 Millionen Franken, sondern 1,78 Milliarden Franken betragen. In der Presse wurde auch immer nur von mutmasslichen 343 Millionen Franken gesprochen.

Stellen wir uns einmal vor, Herr Meier Hans, der Strassenverkehr würde seine Infrastruktur nicht bezahlen. Der Strassenverkehr bezahlt seine Infrastruktur, das muss einmal gesagt sein. Er liefert nebenbei noch 5 Milliarden Franken in die allgemeine Bundeskasse ab.

Ich habe mir auch einige Zahlen bestimmter Gebiete der SBB genauer angesehen. Der Mietertrag aus Liegenschaften soll im kommenden Jahr 213 Millionen Franken betragen. Im Lagerhausbereich werden Mindereinnahmen von 2,5 Millionen Franken budgetiert. Dass dieses Ergebnis zustande kommt, liegt natürlich auf der Hand, wenn man feststellt, dass 17 Regionalzentren der Cargo Domizil-Service AG (CDS AG) für lächerliche 4,7 Millionen Franken vermietet werden. Im Durchschnitt muss also die neue CDS AG pro Zentrum und Jahr 276 000 Franken bezahlen.

Stellen Sie sich vor, die Privatwirtschaft könnte zu solchen Bedingungen ganze Zentren inklusive Infrastruktur mieten! Wir würden ganz schön Geld verdienen. Ein Beispiel dazu sei erwähnt: Cadenazzo – da will ein privater Transportunternehmer ganz Cadenazzo mieten. Was passiert? Die SBB sagen: Du kriegst das nicht, aus Konkurrenzgründen, und wenn schon, müsstest du 120 Millionen Franken im Jahr bezahlen. – Damit wäre eine ganz klare Quersubventionierung der SBB offengelegt!

Die Lagergeschäfte der Bahn sind wohl in den meisten Fällen mehr als nur fraglich. Da wurden richtige Tempel gebaut. Ich habe schon einmal das Beispiel Aarau erwähnt. Wie werden die Lager vermietet? Ich belege es: unter 6 Franken pro Quadratmeter und Monat! Die CDS AG übernimmt Stückgutverkehr der SBB. Die CDS AG wird auf einen Schlag der grösste Stückgutverteiler der Schweiz, 30 000 Sendungen täglich; 60 000 im Jahr 2000, so zu lesen letzte Woche in der Presse.

Gleiche Worte konnte man 1985 hören, als Cargo Domizil ins Leben gerufen wurde. Die SBB erarbeiteten in den Jahren nach 1985 mit rund 2000 Mitarbeitern zirka 10 Prozent der Erträge im Güterverkehr Cargo Domizil. Erwähnt sei nebenbei, dass diese Transporte einen Kostendeckungsgrad von 40 Prozent hatten. Das Übrige subventionierte die Bundes-

kasse für die Verloader. Das neue Modell, die private CDS AG, wird alles besser machen. Die CDS AG ist aber in der Tat und Wahrheit keine private Gesellschaft. Sie gehört mehrheitlich den SBB, der PTT und den Konzessionierten Transportunternehmen (KTU).

Was wird vor allem anders? Die Vertreter der grünen Fraktion mögen gut zuhören: Die Strassentransporte werden durch das neue Konzept um 30 Prozent auf 16 Millionen Strassenkilometer ansteigen. Haben Sie das gehört, Herr Meier Hans?

Die SBB werden 470 Mitarbeiter an die CDS AG detachieren, und zwar zu festen Tarifen werden sie sie vermieten. Die CDS AG zahlt natürlich nicht soviel. Das Defizit werden die SBB tragen. Wir werden es in den nächsten SBB-Rechnungen sehen. Würde man von marktwirtschaftlichen Grundsätzen beim Bund ausgehen, müssten auch die Dienstsendungen, die einen Umsatz von rund 8 Millionen Franken ausmachen, öffentlich ausgeschrieben werden. Heute kriegt man einen Festtarif von 8 Millionen Franken. Hier wären mindestens 10 Prozent zu sparen. Betrachten wir also diesen Garantieumsatz als weitere Quersubventionierung.

Als letzte Quersubventionierung sei die Preispolitik der SBB gegenüber der CDS AG im Waggonladungsverkehr angeführt. Mir wurde gesagt, dass die Stückgüter zwischen den 17 Regionalzentren zu absoluten Tiefpreisen im Waggonladungsverkehr befördert werden. So sind Frachtraten von Zürich nach Lausanne im Nachtsprung für 320 Franken angesetzt, und im sogenannten Nahverkehr sollen noch tiefere Tarife angewendet werden. Die nächste Quersubventionierung wäre damit wohl bewiesen.

Ein Wort zur Lohnpolitik. Ich habe mir erlaubt, die Durchschnittslohnsumme von einigen grossen Transportunternehmen in der Schweiz zu analysieren: Die Gesamtlohnsumme, geteilt durch alle Angestellten, liegt bei den privaten Strassentransportunternehmen bei 72 000 bis 77 000 Franken pro Jahr. Bei den SBB liegt sie bei 102 554 Franken. Ein Kommentar erübrigt sich.

Huckepackverkehr: Der Huckepackverkehr wäre wohl unbestritten der Verkehrsträger der Zukunft – ich betone: wäre. Einige Damen und Herren aus diesem Parlament haben vergangene Session meine Interpellation betreffend Frachtpreise im Containerverkehr unterschrieben, und in der Zwischenzeit haben sie auch die Antwort gelesen.

Es hilft wenig, wenn wir in diesem Land diesen Verkehrsträger hochloben und von Erfolgen, auch im Ausland, sprechen, wenn das Ausland dann nicht mitzieht. Huckepack- oder Containerverkehr zahlt sich bekanntlich erst auf einer Distanz von mindestens 500 Kilometern aus. Dieser Verkehr kann also nur international betrieben werden. Ich habe übrigens schon letztes Jahr darauf hingewiesen, als ich hier stand, dass sich das Projekt mit dem schweizerischen Inlandzug von Basel über Zürich nach Biel und Genf nie auszahlen wird. Die SBB haben sich daran beteiligt. Vielleicht sagt uns Herr Bundesrat Ogi, wieviel Geld hier in den Sand gesetzt wurde.

Zurück zum internationalen Kombiverkehr: Die Deutsche Bahn AG will 10 bis 40 Prozent – Sie haben richtig gehört: 10 bis 40 Prozent – im Huckepackverkehr per 1. Januar 1995 aufschlagen. Die SBB ihrerseits wollen rund 300 ECU – das muss man, glaube ich, ehrlich zugestehen, das ist richtig und realistisch – auf dem Zug von Aarau nach Basel aufschlagen. Der Kombiverkehr Schweiz–Deutschland wird dadurch stark reduziert. Das Transportgewerbe hat sich bereits darauf eingestellt. Eine grössere Aargauer Spedition hat 42 – Sie haben richtig gehört: 42 – neue Lkw gekauft, um den Verkehr aus dem süddeutschen Raum, also von Mannheim bis Koblenz, umzustellen. Diese neuen Lkw haben selbstverständlich alle Luxemburger Schilder. Auch ich habe in meinem Betrieb sieben neue auf den 1. Januar 1995 zugelassen, selbstverständlich in Luxemburg. Herr Bundesrat, es ist so, Frau Madidell hat Freude wenn wir nach Luxemburg kommen. In Luxemburg ist der Transportunternehmer immer noch angesehen. In Luxemburg sind die Arbeitsplätze des Transportgewerbes noch etwas wert, nicht wie hier leider, in der Schweiz. Auch die neue, um 33 Prozent erhöhte Schwerverkehrsabgabe tut das Nötige dazu, dass der Verkehr von der Bahn auf die Strasse abwandert.

Herr Bundesrat Ogi hat anlässlich der Botschaft über die erhöhte Schwerverkehrsabgabe dem Parlament gesagt, Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf – ich habe damals einen Antrag gemacht – würden im Sinne der Förderung des Kombiverkehrs begünstigt behandelt, man brauche das nicht in die Vorlage aufzunehmen.

Herr Bundesrat, leider ist das Gegenteil passiert durch Ihren Kollegen, Herrn Stich. Der Lkw, der im Vor- und Nachlauf Container transportiert – technisch bedingt mit fünf Achsen ausgestattet –, bezahlt heute 2000 Franken mehr als der konventionelle Lastwagen. Das ist so, das können Sie in der Verordnung nachlesen.

Noch ein Schlusswort zu den «40-Tönnern» in der Schweiz: Immer mehr Stimmen werden laut, die, bedingt durch die EU, die Schweiz für «40-Töner» öffnen wollen. Dann können Sie, dann können die SBB den Güterverkehr vergessen. Damit stirbt nicht nur der Kombiverkehr, auch der Waggonladungsverkehr wird auf ein Minimum reduziert. Wir werden dann nicht mehr von 1,11 Milliarden Franken Güterertrag sprechen, sondern bestenfalls noch von 700 Millionen.

Zum Alptransit Gotthard: Es ist nicht an mir, die Informationspolitik zu kritisieren, Herr Bundesrat, ich bitte Sie einfach, nehmen Sie die Sache, die am Gotthard passiert, ernst. Ich kenne die Zahlen seit gestern – ich habe vertrauliche Zahlen, deshalb werde ich sie hier nicht offenlegen –: Die Vortriebsleistungen beim Sondierstollen sind in keinem Verhältnis zu dem, wie sie sein müssten, auch kostenmässig nicht. Solange wir in der Schweiz die Verkehrspolitik nicht ändern und endlich einsehen, dass nur der wesensgerechte Verkehr die Zukunft sein kann und sein muss, können wir die SBB nicht sanieren.

Unsere Fraktion nimmt dieses Budget sehr ernst. Wir werden ihm nicht zustimmen. Wir werden auch nicht nachher in der Wandelhalle mit trauriger Miene sagen, man hätte vielleicht nein sagen müssen. Wir sagen nein, und zwar nicht, weil wir mit der Führung der SBB nicht einverstanden sind, sondern weil wir mit diesem Parlament nicht einverstanden sind, das nichts, aber auch gar nichts von der Verkehrspolitik verstehen will.

Stalder Fritz (D, BE): Letztes Jahr stellte ich zum SBB-Budget einen Rückweisungsantrag, den ich am Schluss der allgemeinen Debatte (AB 1993 N 2432) zurückzog. Ich wählte dieses Vorgehen, um zu verhindern, dass die, wie mir schien, bereits gravierenden Abstriche beim Regionalverkehr noch durch zusätzliche Kürzungen belastet würden. Weil dies dann zum Glück nicht der Fall war, brauchte über diese Rückweisung nicht abgestimmt zu werden. Soweit, so gut. Es mag ja sein, dass ich der Verkehrssparte Regionalverkehr grössere Bedeutung beimesse als der Durchschnitt der Parlamentarier.

Die Bedeutung des Regionalverkehrs erschöpft sich halt nicht in der Erfüllung der Verkehrsbedienungen für die Regionen. Mindestens so wichtig ist der Zubringerdienst zu den Schnellschienen-Hauptlinien. Er ist für das Verkehrsaufkommen auf den Hauptlinien bestimmt direkt mitverantwortlich.

Eines darf mit Befriedigung festgestellt werden: Die Leitung der SBB hat offenbar seit letztem Jahr begriffen, dass die Lösung für die Sparte Regionalverkehr nicht einfach Umlagerung von der Schiene auf die Strasse heissen kann. Einerseits würde die Verlagerung auf die Strasse fast generell eine Verlängerung der Reisezeiten bedeuten, was notgedrungen zur Verschlechterung der Konkurrenzsituation gegenüber dem privaten Strassenverkehr führen müsste. Andererseits können die Verkehrsleistungen für diese Verkehrssparte von den SBB kostengünstiger angeboten werden. Allerdings ist dies nur mit recht einschneidenden Sparmassnahmen möglich.

Der Wegfall des Zugspersonals bedeutet für einen nicht unwesentlichen Anteil der Reisenden einen Verlust an Gefühl von Betreuung und von persönlicher Sicherheit. Aber eben: Sparaufträge haben ihren Preis. Dieser Personalabbau muss so oder so akzeptiert werden. Die generelle Umstellung von der Schiene auf die Strasse hätte noch krassere Auswirkungen auf die Zusammensetzung des Personalkörpers der SBB. Einmal mehr müssen wir feststellen, dass die Erfüllung der Aufgaben des öffentlichen Verkehrs nicht allein mit der Beurteilung der finanziellen Aspekte zu bewältigen ist. Abgesehen

von der Würdigung des Dienstes an der Wirtschaft müssen hier auch die sozialpolitischen Aspekte und nicht zuletzt die Fragen des Umweltschutzes gewichtet werden.

Die einzelnen Entwicklungen des SBB-Budgets widerspiegeln einerseits die aktuelle Wirtschaftslage und die Entwicklung des Verkehrswesens schlechthin. Andererseits manifestiert das SBB-Budget den Willen der Leitung der SBB, die Bewältigung des Verkehrsauftrages auch in Zukunft sicherzustellen. Es wäre widersinnig, grosse Bauvorhaben wie «Bahn 2000» und Neat in Angriff zu nehmen und gleichzeitig aus Kostengründen das Verkehrsangebot auszudünnen.

Erfreulich ist auf jeden Fall, dass der Wille zur Bewältigung der bestehenden und der zukünftigen Verkehrsaufgaben vorhanden ist. Erfreulich ist ebenfalls, dass sich der Gütertransportverkehr auf der Schiene endlich wieder positiv entwickelt. Hier sind allerdings noch sehr grosse Anstrengungen mit grossem Finanzbedarf zur Modernisierung nötig. Hier müssen sich die Bestimmungen der angenommenen Alpen-Initiative positiv auswirken. Leider muss man sich gleichzeitig fragen, ob der politische Wille zur Umsetzung dieser Bestimmungen in genügendem Masse vorhanden ist. Die Widerstände kommen offenbar schwergewichtig aus Brüssel. Die Erhaltung der Qualität der Lebensräume in den Bergtälern muss in erster Linie als Richtlinie für die Lösung dieser Probleme gelten.

Das Budget 1995 darf nicht als generelle Richtschnur für die Entwicklung der Zukunftsperspektiven der SBB gelten. Zu gross ist der Einfluss der aktuellen Wirtschaftslage. Zu gross ist der Einfluss des Zinsendienstes. Eine Zinslast von 2 Millionen Franken pro Tag ist für diesen Betrieb auf die Dauer nicht tragbar. Hier muss dringend eine bessere Situation geschaffen werden. Dazu müssen die Sparmöglichkeiten noch besser ausgeschöpft werden.

Gravierend wirkt sich der Personalabbau von beinahe 2000 Arbeitsplätzen aus. Auch hier muss ich die Frage stellen: Ist dieser Abbau gerecht auf Betrieb und Verwaltung aufgeteilt? Lässt die durch EDV modernisierte Betriebsführung immer noch vier Direktionen für das Unternehmen SBB zu? Kann die Kundennähe nicht durch Dienststellen, also durch die Bahnhöfe, genügend wahrgenommen werden? Auf jeden Fall ist für mich die aktuelle Verwaltungsstruktur mit mehrfachen Direktionen, Vierspurigkeiten, nicht mehr zeitgemäss.

Diese kritischen Fragen ändern aber nichts daran, dass unsere Fraktion dem SBB-Budget 1995 zustimmen wird.

Borradori Marco (D, TI): Il mio intervento sarà giocoforza breve e si richiama alla solidarietà confederale, alla necessità – vitale per il nostro Paese – di mantenere un equilibrio ragionevole tra le diverse regioni, tra le vallate e i centri urbani, tra le zone più discoste e quelle più favorite dal profilo dei collegamenti. Questo equilibrio da sempre costituisce l'elemento cardine della nostra vita economica, sociale e culturale, senza il quale la Svizzera non potrebbe esistere come tale. Da sempre i trasporti pubblici contribuiscono concretamente a dare vita, a dare corpo a questo equilibrio. Ora però la situazione appare viepiù compromessa. Il progetto d'orario 1995–1997 delle ferrovie solleva a giusta ragione, specie nel mio cantone, delle notevoli perplessità. Per i cantoni del Gottardo, il servizio prestato dalle ferrovie si situa già oggi ai limiti del sopportabile. Un'ulteriore riduzione dei collegamenti costituirebbe un grave impoverimento e diventerebbe inaccettabile. Uno schiaffo alla solidarietà confederale, che indubbiamente ne risentirebbe molto. Il progetto d'orario 1995–1997 contiene delle modifiche importanti, che intaccano sensibilmente la struttura dell'attuale orario ferroviario, positivamente sperimentato in questi anni e basato sull'integrazione delle varie categorie di treni. Le modifiche concernono tutto l'asse del Gottardo e coinvolgono direttamente dei Cantoni già notevolmente toccati dalle operazioni di ristrutturazione e di risparmio sul traffico ferroviario regionale. Valga qui quale esempio la sostituzione dei treni regionali mediante i bus. In Ticino, con le modifiche prospettate, le soluzioni a suo tempo concordate per la sostituzione del servizio in Leventina vengono pregiudicate. Un altro esempio mi pare illuminante – e qui termino. La Regione Tre Valli è una regione dove il turismo contribuisce notevolmente al mantenimento dell'economia locale. Senza voler entrare nei dettagli

basti sapere che, con il nuovo orario delle ferrovie, la giornata turistica nella zona si abbrevia di quasi due ore, con delle conseguenze assai rilevanti anche sulle altre aziende turistiche e di trasporto.

In conclusione mi si permetta di esprimere la mia profonda delusione per le modifiche prospettate al traffico dei treni diretti ed intercity, che peggiorano, e non di poco, l'attrattività dei servizi. Mi auguro vivamente che si sia ancora in tempo per correre ai ripari e per operare l'auspicato mantenimento qualitativo e quantitativo dell'attuale struttura di orario.

Mühlemann Ernst (R, TG): Auch wir sind natürlich besorgt über die finanzpolitische Situation der Schweizerischen Bundesbahnen. Es ist relativ leicht, hier Kritik zu üben, aber nicht so einfach, Abhilfe zu schaffen. Ich darf vielleicht ein einziges Problem herausheben, das mir wichtig scheint, jenes des Regionalverkehrs.

Hier ist der Abgeltungsbetrag rückläufig. Das ist ein finanzpolitischer Erfolg; man könnte auch sagen, dass ein Silberstreifen am Horizont sichtbar wird. Es geht um Rationalisierungsbestrebungen, die zu begrüssen sind, wie z. B. Umstellungen auf Busverkehr. Aber die Dienstleistung gegenüber den Regionen darf nicht entscheidend zuungunsten der Bevölkerung verändert werden.

Hier, das muss man einmal sagen, hat Herr Bundesrat Ogi den Mut gehabt, neue Wege einzuschlagen. Der Versuch, bei der sogenannten Seelinie, zwischen Schaffhausen und Rorschach am Bodensee, einen Wettbewerb durchzuführen, ist ein erster Versuch, die Konkurrenz spielen zu lassen. Wir als Anwohner dürfen feststellen, dass schon der Versuch an sich höchst erfolgreich ist. Die SBB haben sich aus ihren Sofakiszen erhoben und bereits jetzt gewaltige Verbesserungen zugunsten des Regionalverkehrs gemacht. Sie wollen diese Bahnstrecke nicht einfach einem privaten Anbieter übergeben, was für diese Region selbstverständlich zu einem verkehrstechnischen Aufschwung führt.

Nun stehen sich zwei Offerten gegenüber, die, wie ich annehme, umgehend auf dem Tisch von Herrn Bundesrat Ogi liegen werden. Es ist interessant, diese Offerten zu vergleichen. Man stellt fest, dass die kleinere Privatbahn Vorteile hat. Es ist ihr jetzt schon gelungen, das Bahnstreckennetz zu vergrössern, sie steht nicht nur mit den SBB in Konkurrenz, sondern auch mit der Deutschen Bundesbahn und führt heute auch eine Linie nach Engen in Süddeutschland, die viel besser floriert als die bisherige Bundesbahnstrecke.

Das ist doch wohl ein Anzeichen dafür, dass unter Umständen vermehrte Versuche dieser Art es ermöglichen würden, die SBB zu entlasten und Privatbahnen einen Chance zu geben. Es kommt dazu, dass sich etwa die Mittelthurgaubahn, die von einem Verkehrsspezialisten geführt wird, relativ gute Triebfahrzeuge beschafft hat, leichtes, gefälliges und auch in bezug auf Energiebedarf günstigeres Material. Das alles – mit den wahrscheinlich billigeren Betriebskosten – könnte dazu führen, dass die SBB zum erstenmal einsehen müssten, dass auch eine private Unternehmung ihre Aufgabe übernehmen kann. Ich spreche also dem Wettbewerb das Wort und ermuntere Herrn Bundesrat Ogi, auf diesem Weg fortzufahren, denn wir können unter Umständen auch finanzpolitisch davon profitieren.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion wird dem SBB-Voranschlag zustimmen.

Man kann mit Fug und Recht feststellen, dass Verkehrspolitik zu einem dornenvollen Gebiet geworden ist. Der Enthusiasmus hat in vielen Bereichen dem Realismus weichen müssen. Das ist nicht nur nachteilig: Bei Problemen, die in vielem auf die Vergangenheit und in vielem auf die Zukunft hinweisen, die sich langfristig entwickeln und bei denen es um viel Geld geht, sind zuerst einmal kleine Schritte und keine Hüst-und-Hott-Politik gefragt, denn grosse Würfe ins Ungewisse führen uns nicht weiter. Das Sorgetragen zum Bestehenden und das Weiterentwickeln vom Begonnenen sind harte Knochenarbeit, und dazu kommt noch das Zukunftsweisende. Hier kann man nur den Hut davor ziehen, dass es trotz den bestehenden Hindernissen immer wieder gelingt, sich nicht auf Nebengeleisen

zu verlieren. Insbesondere erfordert das gerade von den leitenden Organen und der Direktion der SBB neben Entscheidungsfreudigkeit auch eine Portion Mut und Fingerspitzengefühl. Immer sind auch Personen betroffen, und da liegt ein Grundproblem: Die Umstrukturierung geht nicht einfach so vor sich.

Ich werfe hier einen Seitenblick auf die Cargo Domizil AG. Es ist gelungen, den Versuch zu wagen, aus Bestehendem etwas Neues zu kreieren – statt einen Kahlschlag zu machen und neue Wege zu beschreiten.

Ich erlaube mir, hier noch einen kurzen Blick auf den Mittelfristplan zu werfen. Er steht hier zwar nicht direkt zur Diskussion, aber er steht doch im Hintergrund. Der sogenannte Mittelfristplan der SBB zeigt, dass ein schlankeres Unternehmen Zukunft hat. Wenn man die Zahlen unter die Lupe nimmt, kann man hoffen, dass die Kostenentwicklung unter Kontrolle ist. Die eingeleiteten Bremsmanöver sind wirksam, und die Belastung der öffentlichen Hand kann sich auf einem gewissen Standard einpegeln.

Diese tröstliche Feststellung hat natürlich auch Schattenseiten. Die verstärkte Marktorientierung lässt keinen Spielraum für Sonderwünsche, und Sparen heisst auch: Verzicht auf Wünschbares. Andererseits ist es eine Notwendigkeit, dass die Erhaltung und die Verbesserung des Sicherheitsstandards – das wäre eines der Stichworte, das ich erwähnen wollte – gewährleistet werden. Vor allem darf man jetzt und künftig nicht von den unverzichtbaren Bundesaufgaben absehen, nämlich dass eine gewisse Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr nicht nur auf den Hauptachsen, sondern auch in der Fläche sicherzustellen ist. Ich hoffe, dass die Verwaltung auch diesen Aufgaben die nötige Beachtung schenkt.

Die Unsicherheit der wirtschaftlichen Entwicklung bleibt zwar bestehen. Im Mittelfristplan wird Wirtschaftswachstum vorausgesetzt; was aber, wenn ein Nullwachstum entstünde? Das ist allerdings längerfristig anzustreben, hier ist noch Handlungsbedarf. Im übrigen empfinde ich als Laie den Mittelfristplan als sehr lesbar, und das ist wohlthuend gegenüber anderen Berichten, die wir in die Hand bekommen.

Nun noch ein Wort zum Budget. Auch wir wollen die Zahlen nicht beschönigen, aber wir müssen nachhaltig feststellen: Der volkswirtschaftliche Nutzen der Bahnen ist unbestritten. Die nicht zu unterschätzenden staatspolitischen, aber auch europapolitischen Punkte sind einzubeziehen. Vor diesem Hintergrund werden gewisse Zahlen relativiert. Was wäre der Verkehr ganz allgemein ohne den öffentlichen Verkehr? Wenn alles auf der Strasse wäre, wo stünden wir dann?

Bahninvestitionen sind Zukunftsinvestitionen, und die 2000 Millionen Franken, die wir jedes Jahr als Ausgabe für die Bahn tätigen, sind auch eine Grundlast, die der Wirtschaft wohl tut. Wir sehen aus dem Budget, dass vor allem wegen dem Güterverkehr die finanzielle und wirtschaftliche Situation unbefriedigend bleibt. Die Durststrecke wird auch im kommenden Jahr nicht beendet sein, aber das soll uns trotzdem nicht daran hindern, den Weg weiterzubeschreiten und das Marktsegment zu erhalten, das sich hier anbietet.

Bei der geschilderten Ausgangslage sind aber auch im Personenverkehr besondere Anforderungen notwendig. Und hier sind eben Fragen zu stellen, z. B. bei der Personalpolitik. Sind nicht zum Beispiel die Unfälle, die leider geschehen sind, auch auf eine Überlastung des Personals zurückzuführen? Und wie ist das mit der Pyramide in der Verwaltungsstruktur? Wir stellen fest, bei Stellenabbau werden zuerst die schlechter bezahlten Mitarbeiter entlassen.

Noch konkret zum Fall von Affoltern. Vielleicht ist Herr Bundesrat Ogi in der Lage zu sagen, ob jetzt die Problematik, die sich mit der Bezahlung nach den Unfällen von Affoltern ergeben hat, bereinigt ist. Oder stimmt es, dass nach wie vor gewisse Zahlungen nicht geleistet wurden?

Die LdU/EVP-Fraktion wünscht, dass die SBB weiterhin einen Vorwärtsschritt betreiben. Mit einer gezielten Informationspolitik kann man auch etwas tun. Es ist richtig, dass man da bestimmte Punkte betont. Und es ist nicht richtig, dass man Hauptsachen zu vergessen beginnt, z. B., wenn in Kommissionen immer wieder von den Kosten für die Lärmschutzmassnahmen gesprochen wird. Klar, Lärmschutzmassnahmen

sind von Bedeutung, aber im gesamten gesehen sind sie nicht die Hauptsache. «Bahn 2000» müssen wir realisieren, und wegen den Lärmschutzmassnahmen kann ja dieses Werk sicher nicht umstehen. Ich hoffe, dass Herr Bundesrat Ogi mir hier beipflichten kann.

Wir sehen mit Argusaugen auf die schleichende Aushöhlung der 28-Tonnen-Limite, die auch hier angesprochen wird. Die SBB müssen das ihrige dazu beitragen, damit nichts geschieht, denn falls die 28-Tonnen-Limite fällt, sind wir im Alpenraum schlimm dran. Das hat ja auch Herr Giezendanner in seinem Votum betont.

Leuenberger Ernst (S, SO): Ich spreche für die sozialdemokratische Fraktion, und ich darf Ihnen vorweg bekanntgeben, dass die sozialdemokratische Fraktion diesem SBB-Voranschlag zustimmen wird.

Jetzt ist eine absolut tolle Situation eingetreten. Endlich hat Herr Giezendanner gesagt: Wir sind gegen diesen Voranschlag. In der Tat ist das eine Rolle, die durchaus auch die andere Seite spielen könnte. Wenn ich beispielsweise an den Personalabbau denke, könnte ja eine personalfreundliche Partei, namentlich eine gewerkschaftsnahe Partei, sagen: Jetzt ist es genug, wir weisen das zurück. Aber wir pflegen sowohl parteipolitisch wie auch gewerkschaftlich einen verantwortungsbewussten Kurs zu steuern, um immer das Ganze im Auge zu behalten. Ich will versuchen, dass auch in diesem Votum etwas zu tun.

Der Bundesrat lässt in seiner Botschaft zusammenfassen, dieser Voranschlag sei wiederum geprägt durch die finanzpolitischen Rahmenbedingungen. Das ist sehr richtig festgestellt; ich stelle das auch als Mitglied der Finanzkommission fest. Leider ist es so, dass die Aktionsbedingungen der Schweizerischen Bundesbahnen durch finanzpolitische Rahmenbedingungen und nicht durch verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen geprägt und eingeengt sind. Wir alle wissen eines ganz genau: Unter den gegenwärtigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ist es gar nicht möglich, dass die SBB ein wesentlich besseres Resultat erzielen können.

Das ist das Verrückte an dieser ganzen Geschichte. Die Anstrengungen der Leitung der Bundesbahnen – in Tuchfühlung mit dem Personal und den Personalorganisationen –, diese Restrukturierungsmassnahmen, die eingreifen, die hart und einschneidend sind, die durchgeführt werden müssen, haben ja schlussendlich bloss zum Effekt, dass Fehlbeträge gemindert werden. Aber sie können vom Wesen her gar nicht den Effekt haben, dass sich die Konkurrenzbedingungen für das Unternehmen SBB wesentlich verbessern. Die Konkurrenzbedingungen und die Rahmenbedingungen werden hier politisch festgelegt.

Sie können die Gleichgewichtsverhältnisse bei der Festlegung dieser Rahmenbedingungen etwa daran messen, dass sich zum SBB-Budget – wenn ich richtig gezählt habe – zwei Strassentransportunternehmen und ein landesweit tätiger Autoimporteur äussern. Da ist die SBB-Lobby, bestehend aus einem pensionierten Zugführer, aus einem fröhlichen Eisenbahngewerkschaftsfunktionär und einigen Neutralen vergleichsweise eine Bourbaki-Armee. Das muss ich offen zugeben. (Heiterkeit)

Es kommt ja nicht darauf an, dass wir hier darüber lamentieren, dass irgendwo noch zu wenig gespart worden sei. Es wird ja gespart, es wird rationalisiert, und für das Personal geht es an die Grenze des Erträglichen. Das will ich hier auch feststellen.

Aber ich akzeptiere auch – und ich attestiere dies der Leitung der Bundesbahnen –, dass sie ja gar keine andere Wahl hat, in jenem Rahmen, den wir ihr politisch setzen. Aber von der Regierung, vom Bundesrat, müssen wir erwarten, dass sie alles unternimmt, um wirklich subito – weil diese unmögliche Situation nicht mehr sehr lange dauern kann – zu versuchen, an diesen Rahmenbedingungen wesentliche Änderungen vorzunehmen.

Herr Bundesrat, ich will es hier sagen, Sie haben teilweise dazu beigetragen: Sie haben in dieser Frage das Volk im Rücken. Das Volk hat gesagt: «Jawohl Regierung, wir sind der Meinung, du sollst eine leistungsabhängige Schwerverkehrs-

abgabe einführen.» Das hat das Volk auf Ihren Ratschlag hin so beschlossen. Das Volk hat etwas gegen Ihren Ratschlag beschlossen: «Wir wollen den Güterverkehr, der dieses Land durchquert, auf der Schiene haben.» Das hat das Volk beschlossen.

Unsere Regierung ist nun aufgefordert, aufgrund dieser beiden Voten dafür zu sorgen, dass tatsächlich die Erosion im Schienen-Güterverkehr endlich aufhört. Auch hier braucht es eine Trendwende, auch hier braucht es einen Trendbruch, nicht nur den Trendbruch, den die SBB-Leitung von sich aus im Regionalverkehr herbeigeführt hat, aufgrund der finanzpolitischen Vorgaben, die das Parlament und der Bundesrat beschlossen haben. Auch im Güterverkehr braucht es einen Trendbruch.

Aber das kann die SBB-Leitung – bei allen Anstrengungen, bei allem guten Willen – allein nicht machen. Da muss ihr die Regierung, der Bundesrat, zu Hilfe kommen. Schnelle Hilfe ist hier gefordert. Wir können nicht mehr allzulange warten. Wenn diese Gleichgewichte sich derart weiter verschieben, diese Verlagerung von der Schiene auf die Strasse weiter vorangeht, wird das ganz schlimme Folgen haben.

Herr Kommissionsreferent Wanner hat es ganz klar ausgeführt. Die aktuellsten, neuesten Zahlen, die wir haben, besagen: im Güterverkehr zwar mehr Menge auf der Schiene – auf der Strasse noch unverhältnismässig viel mehr –, aber weniger Ertrag. Diese Schere darf sich nicht weiter öffnen, und das kann nicht – ich betone es abermals – allein durch die SBB beeinflusst und herbeigeführt werden, das ist eine Frage der Rahmenbedingungen, und dafür ist die Politik zuständig. Ich bitte Sie eindringlich, sich diesen Fragen im «Subito-Verfahren» zu widmen.

Ich möchte nochmals festhalten: Mit dem Ja zu diesem Budget sagen wir ja zu einem Personalbestand bei den Bundesbahnen, der gegenüber dem Voranschlag des Vorjahres um 1914 Stellen reduziert ist. Erinnern wir uns, was wir hier letzte Woche bei den PTT-Betrieben ausgeführt haben; dort werden rund 2300 Stellen abgebaut. Insgesamt werden bei den beiden Bundesbetrieben im Jahr 1995 nach Budget 4400 Stellen abgebaut.

Damit wir uns diesmal richtig verstehen, Herr Bühler Simeon: Ich behaupte nicht, es werde jemand entlassen. Aber ich behaupte auch hier, dass diese Stellen auf dem Arbeitsmarkt fehlen, 1914 junge Leute, oder ein grosser Teil von ihnen, die eigentlich gerne bei den Bundesbahnen arbeiten möchten, können nicht dort arbeiten, sondern – dem Herrn und diesem Hohen Hause sei es geklagt – stehen in der Schlange vor den Arbeitsämtern. Ich komme nicht umhin, diese Feststellung zu machen; es ist staatswirtschaftlich und volkswirtschaftlich, auch gesellschaftspolitisch nicht wünschenswert, und es ist äusserst beklagenswert.

Ich bitte Sie im Namen der sozialdemokratischen Fraktion, diesem Voranschlag zuzustimmen, und bitte Herrn Bundesrat Ogi, noch intensiver an seiner unermüdlichen, optimistischen Pro-Bahn-Arbeit zu arbeiten, damit sich die Rahmenbedingungen für die Bahnen möglichst schnell verbessern.

Friderici Charles (L, VD): La lecture du budget 1995 des CFF réserve quelques surprises de taille et le groupe libéral est quelque peu étonné de lire un certain nombre de perles de culture qui relèvent plus de la culture ferroviaire que de la stricte logique de gestion d'entreprises. C'est ainsi que l'on apprend que l'introduction de la TVA représente une charge financière considérable, alors même que l'introduction d'un impôt de consommation devrait normalement être financièrement neutre pour l'entreprise puisqu'il est à la charge du consommateur; tout au plus, l'entreprise peut-elle espérer la suppression de la taxe occulte. Or, dans le cas présent, la TVA sera largement reportée sur le contribuable.

Comment peut-on comprendre cette anomalie? Au lieu de majorer le prix du billet ou les tarifs de transport du taux de la TVA, en tenant raisonnablement compte de l'Icha qui grevait jusqu'à ce jour certains achats, les CFF ont d'ores et déjà tenu compte de la suppression de la taxe occulte, alors même que celle-ci aura une complète influence dans plusieurs années seulement, au moment du renouvellement des investisse-

ments. En effet, la suppression de la taxe occulte n'a qu'une influence marginale sur les coûts de production actuels. Elle ne porte effet que sur les investissements matériels: locomotives, voitures pour transport de personnes, wagons de marchandises, etc. Or, ceux-ci ont une durée de vie très longue dans le domaine ferroviaire. Les investissements dans l'infrastructure au sens strict étant à la charge de la Confédération, ils n'influenceront pas les comptes 1995 des CFF.

On constate donc que les arguments invoqués aux pages 2, 4, 6 et 10 du rapport ne sont pas crédibles et que si les CFF étaient véritablement gérés comme une entreprise privée, ils devraient répercuter l'entier de la TVA sur leurs clients. Au lieu de cela, ils préfèrent transférer cet impôt sur le contribuable puisque, malgré le mandat de prestations 1987, il faudra bel et bien que la Confédération efface un jour la dette de notre grande régie.

En page 3 du rapport, les CFF se félicitent de l'augmentation de 138,5 millions de francs des produits. Il faut, pour comprendre cette augmentation, se reporter à la page 6 dans le tableau des contributions de la Confédération. On constatera alors que sur les 138,5 millions de francs supplémentaires espérés par rapport au compte 1993, 117,2 millions de francs sont des prestations à la charge de la Confédération, 13,7 millions de francs des prestations des cantons et des tiers; l'augmentation réelle des produits nets n'est que de 7,6 millions de francs. D'autre part, alors même que ces dernières années la Direction générale des CFF affirmait que les produits de Cargo Domicile ne couvraient qu'environ 30 pour cent des charges, on constate aujourd'hui que la création de la société privée CDS SA (Cargo Domicile) ne permet pas des économies de charges correspondantes. Il faut se demander si la création de cette société est autre chose qu'un alibi et si, à terme, elle n'est pas déjà condamnée par la Direction générale des CFF.

On peut d'ores et déjà affirmer que les produits ne couvrant pas les charges réelles engendrées par ce service privé, il s'agit d'un subventionnement indirect des transports effectués par cette société sur un marché concurrentiel. Autrement dit, les CFF et la Confédération créent des distorsions de concurrence entre les différents intervenants sur le marché des transports de marchandises.

Le groupe libéral ne s'attardera pas sur le budget 1995 des CFF. Nous constatons, une fois de plus, que le mandat de prestations 1987 n'a pas rempli son rôle. Les promesses qui avaient été faites au Parlement à l'époque de son acceptation s'avèrent mensongères. C'est ainsi que la Confédération mettra à disposition des CFF un montant de 3,243 milliards de francs pour l'année 1995, montant qui sera finalement entièrement à la charge de la caisse fédérale puisque l'on s'achemine rapidement vers un nouvel assainissement financier de notre grande régie.

Dernier espoir, si espoir il peut y avoir, nous pouvons encore croire qu'après la procédure de consultation sur la politique d'entreprise des CFF, le Conseil fédéral modifiera en profondeur le projet initial qu'il a présenté. En effet, ce projet ne modifie pas significativement le mandat de prestations 1987. Il crée, une fois de plus, un écran de fumée, masquant les compétences réelles du Conseil fédéral, du conseil d'administration des CFF et du Parlement. Nous ne reviendrons pas ici sur l'intervention de M. Narbel, rapporteur de langue française, qui a souligné le problème du doublement de la ligne Zurich-Thalwil, de son financement et du rôle de notre Parlement dans cette décision.

C'est sans véritable motivation qu'une partie du groupe libéral votera le budget 1995 des CFF, ceci d'autant plus que le plan à moyen terme n'est pas plus optimiste puisque la Confédération devra avancer à fonds perdu un montant de 5,561 milliards de francs en 1999 au lieu des 2,149 milliards de francs qui figuraient au compte de 1993.

Oehler Edgar (C, SG): Herr Leuenberger Ernst hat sich darüber beklagt, dass die SBB-Lobby relativ schwach vertreten sei, weil für andere Fraktionen zwei Autotransporteure und ein nationaler Autoimporteure sprechen würden. Er hat indessen vergessen, dass z. B. gerade er als Gewerkschaftssekretär mehr als nur die Lobby für die SBB vertreten kann. Ich frage

ihn deshalb, wie er denn mich als Vertreter der CVP-Fraktion einstuft. Offenbar sind wir von der CVP-Fraktion die einzigen, die zum SBB-Budget und zum Finanzplan bis ins Jahr 2000 objektiv und unabhängig Stellung nehmen können. Das will ich, Herr Leuenberger Ernst, auch machen.

Wenn wir die Rechnung 1994 und das Budget für 1995, vor allem das Budget, betrachten und die einzelnen Positionen miteinander vergleichen, stellen wir bald einmal und mit grossem Schrecken fest, dass z. B. die Erträge zum Aufwand – gerade auch, wenn wir diesbezüglich die Personalkosten vergleichen – in einem krassen Missverhältnis stehen. Daraus ziehen wir den Schluss, dass die Massnahmen, welche die SBB-Generaldirektion in den vergangenen Jahren getroffen hat und im Jahr 1995 weiterführen wird, in die richtige Richtung weisen. Das bedeutet aber für unsere Fraktion nicht, dass wir jenen Anträgen zustimmen, welche einmal vorlagen und allenfalls wieder zur Diskussion stehen werden: Sie verlangen von der Generaldirektion bzw. von uns, dass auf der SBB-Führungsstufe 200 oder 270 Stellen abgebaut werden. Unserer Ansicht nach hat die Leitung der SBB den Beweis erbracht, dass sie die Zeichen der Zeit erkannt hat; aus diesem Grunde wollen wir hier keine weiteren Einschränkungen machen und ins Budget 1995 einbringen.

1. Herr Bundesrat, wir finden es falsch, wenn den SBB die Mehrwertsteuer aufgezwungen wird, im gleichen Zug die SBB diese Mehrwertsteuer aber nicht vollumfänglich auf die Tarife übertragen können, weil, so steht es in der Botschaft, die obere Reizschwelle der Tarife erreicht sei und die Personentransportkosten keine Aufschläge mehr vertragen. Aus diesem Grunde glauben wir, dass die Massnahme, die Mehrwertsteuer von den SBB zu verlangen, nur gerade den Anstieg des Defizits fördern wird. Das ist folglich mehr ein buchhalterischer Trick als eine echte Massnahme; wir hoffen, dass der Bundesrat im Zusammenhang mit der Neuregelung der Mehrwertsteuer auf einen solchen Fehlentscheid zurückkommen wird und imstande ist, die SBB davon zu entlasten.

2. Wenn wir die Entwicklung der Schulden betrachten, stellen wir mit einigem Befremden fest, dass wir zwar davon ausgehen, dass die SBB im Jahre 1997 saniert werden müssen – aber es werden dann Schulden von rund 17 Milliarden Franken vorhanden sein. Andererseits sind wir aber mit «Bahn 2000» und mit der Neat dabei, wiederum eine Schattenrechnung aufzubauen, indem die Schulden der SBB nicht ins ordentliche Budget übertragen werden. Wir glauben, dass mit Blick auf die Sanierung der SBB hier klarer Wein einzuschenken ist.

Welche Schulden fallen in den kommenden Jahren aufgrund der vom Volk beschlossenen Entscheidungen an? Es ist denkbar, dass wir im Jahr 2000 oder 2005 vor einem Schuldenberg von 30 Milliarden, 40 Milliarden oder – mit Zinsen und Zinseszinsen – vielleicht gar von 50 Milliarden Franken stehen werden.

Ich teile diesbezüglich die Meinung von Herrn Leuenberger Ernst nicht unbedingt. Ich denke, dass das Volk nicht mehr hinter all den Massnahmen stehen wird, besonders wenn wir ihm klaren Wein einschenken und ihm sagen, dass mit den heutigen Schulden und all dem, was beschlossen wurde, Schulden zu verzinsen sein werden, welche sich im Jahre 2005 in der Umgebung von 50 Milliarden Franken bewegen werden.

Wenn wir die Zinsen, Zinseszinsen und Zinseszinseszinsen zusammenrechnen, ist leicht einzusehen, dass die Schulden von 50 Milliarden Franken aus dem Jahre 2005 auf 100 Milliarden Franken im Jahr 2015 steigen werden. Sie werden im Galopp davonrennen. Wir sind heute schon all denen klare Darlehen schuldig, welche im Jahr 2020 oder 2030 diese Schulden werden übernehmen oder vielleicht sanieren müssen, wie es weitergehen wird.

3. Wenn Sie im Budget auf Seite 40 nachsehen, stellen Sie fest – Herr Zwygart hat darauf hingewiesen –, dass für den Lärmschutz in den Huckepack-Doppelkorridoren im neuen Jahr ein Budgetbetrag von 15 Millionen Franken eingestellt ist. Stimmen wir dem zu, wird das ein Investitionsvolumen von rund 200 Millionen Franken auslösen. Herr Zwygart hat das Gesamtpaket dargelegt. Bekanntlich sprechen wir da nicht von einigen hundert Millionen Franken, denn letztlich werden

es einige Milliarden Franken sein. Ob das «der Fluch der bösen Tat» sein wird, welche wir einmal beschlossen haben, wird die Endausführung dieser Massnahmen zeigen.

Herr Bundesrat, ich glaube, dass wir ein Augenmerk darauf haben müssen, dass wir nicht auf der einen Seite Ihnen und den SBB gegenüber Forderungen aufstellen und auf der anderen Seite darüber lamentieren, dass wir das nicht mehr finanzieren können. Auch hier ist Transparenz nötig.

4. Wir, die einige Regionen in unserem Land vertreten, glauben, dass es wichtig ist, dass der Nord-Süd- und der Ost-West-Verkehr ausgebaut werden. Wir machen dann aber nicht mehr mit, wenn man von den Regionen verlangt, den Schienenverkehr abzubauen und auf Busbetrieb umzustellen, und zwar aus dem einfachen Grund, weil auch wir aus den Regionen beizutragen haben und beitragen werden, dass die Mindererträge und die Defizite übernommen werden. Wir machen aber dann nicht mehr mit, wenn wir bloss zu Zahlmeistern degradiert werden und nicht die Vorteile des öffentlichen Verkehrs im gleichen Ausmass haben können, wie das in den grossen Agglomerationen der Fall ist.

5. Der Bund und die Bundesbahnen haben gemäss Finanzierungs- und Mittelfristplan bis ins Jahr 2000 ein Investitionsvolumen von knapp 15 Milliarden Franken angekündigt. Das bedeutet für uns, dass unter diesem Titel einige wirtschaftliche Faktoren mitspielen werden. Wenn ich indessen mitbetrachte und mitverfolge, in welchem Ausmass die SBB internationale Ausschreibungen machen, wage ich davon zu sprechen, dass in einigen Bereichen von einem sogenannten vorausseilenden Gehorsam zu sprechen ist. Wenn ich daran denke, dass die Bahnen in Italien und die Deutsche Bundesbahn bzw. Deutsche Bahn zusammen mit den französischen Staatsbahnen in den vergangenen Jahren und in diesem Jahr noch für rund 40 Milliarden Franken – Herr Bundesrat: für rund 40 Milliarden Franken! – Rollmaterial beschafft haben, und zwar ohne öffentliche Ausschreibungen im Ausland, so glaube ich, dass wir hier parallel zu laufen haben: Es ist nicht notwendig, dass wir mit vorausseilendem Gehorsam unsere Kleinaufträge in Deutschland – im ehemaligen Ostdeutschland, wo die Lohnkosten 20 Prozent derjenigen in der Schweiz sind – ausschreiben. Unsere Industrie ist wegen den Massnahmen in Deutschland, Italien und Frankreich nicht in der Lage, hier mitzutun. Man hat allerdings – das möchte ich positiv vermerken – für die nächsten Jahre die Zeichen erkannt und festgestellt, dass nicht nur die Rollwagenindustrie, sondern die Gesamtindustrie sehr konkurrenzfähig ist und die Materialien richtig liefert und zum richtigen Preis zu liefern in der Lage ist.

6. Herr Bundesrat, Sie wissen, dass wir sehr viel – auch wenn das im Budget 1995 nicht zum Ausdruck kommt – über die EVK sprechen und diskutieren, vielleicht auch lamentieren, und einige Missstände aufgedeckt haben. Ich gehe davon aus, dass die SBB-Personalvorsorge von der EVK übernommen werden soll, dass neue Probleme zu den alten kommen und dass im Zusammenhang mit dem Freizügigkeitsgesetz, weil die Bundesbeamten der Bahn zu Recht auch mittun wollen, möglicherweise Finanzierungslücken nicht nur von Millionen, sondern über die Jahre sogar von einigen hundert Millionen Franken aufgedeckt werden.

Ich bitte Sie, Auskunft darüber zu geben, wie man das machen will.

7. Sie haben auf Seite 21 die Investitionen dargelegt. Sie haben aber auch, Herr Bundesrat, im Zusammenhang mit dem Unterhaltskonzept beim Mittelfristplan auf Seite 29 Begehren von rund 450 Millionen Franken aufgeführt. Sie wissen, dass auf Ihrem Tisch ein Konzept der Industrie liegt, wonach mehr kooperiert werden soll und gesamthaft im Unterhalt mindestens 50 Millionen Franken – nicht über die fünf Jahre, sondern jährlich – eingespart werden können. Ich glaube, dass die Kooperation in diesem Zusammenhang im Interesse beider Seiten liegt, aber nicht zuletzt auch im Interesse der Finanzen der SBB, welche man freihalten kann.

In diesem Sinne stimmt die CVP-Fraktion – natürlich, Herr Giezendanner – dem SBB-Budget 1995 zu. Wir unterstützen auch die Massnahmen, die eingeleitet werden. Wir machen das aber nicht in Konkurrenz zum Strassenverkehr, sondern sehen eine echte Kooperation.

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatter: Zuerst danke ich Herrn Oehler für die alleinige Objektivität. Es ist immer wieder beruhigend festzustellen, dass die Zusammensetzung des Parlamentes doch besser ist, als dies ab und zu behauptet wird.

Zur Sache selber: Ich möchte dem leisen Vorwurf nachgehen, der in zwei oder drei Voten durchgeschimmert hat, die Finanzkommission mache gute Miene zum bösen Spiel. Die Finanzkommission hat sich sehr eingehend mit dem Budget der SBB befasst. Es ist jetzt Zufall, dass ich als Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen gleichzeitig als Sprecher der Finanzkommission auftreten kann, und ich möchte Ihnen sagen: Wenn wir die finanzielle Situation der SBB grundlegend und kurzfristig ins Gegenteil verkehren wollen, dann müssen wir eine andere SBB-Politik beschliessen und auch die politische Verantwortung dafür übernehmen.

Es nützt wenig – es ist im wesentlichen auch nicht gemacht worden –, dass man jetzt auf die SBB losgeht und sagt, sie hätten schlecht gearbeitet. Das stimmt überhaupt nicht. Die jetzigen Rahmenbedingungen, die auch wir politisch setzen, lassen nichts anderes zu.

Narbel Jean-Marc (L, VD), rapporteur: Je constate que nous avons relativement peu discuté du budget des CFF. J'estime, pour ma part, que nous avons établi les bases d'un catalogue qui pourrait fixer la philosophie ou la politique future des CFF. Nous avons entendu des avis très opposés et je crois que, comme l'a dit le rapporteur de langue allemande, même s'il y a eu défense d'intérêts particuliers par certains, la vérité n'est pas sortie seulement de la bouche de M. Oehler.

Nous avons pris conscience des difficultés qu'il y avait à concilier les exigences des uns, quant aux prestations demandées aux CFF, et celles des autres qui insistent sur l'équilibre financier de la grande régie. Il me semble que ce problème est analogue à celui de la quadrature du cercle, c'est-à-dire qu'il est absolument impossible de concilier des avis aussi divergents. Si nous prenons en charge et si nous voyons le problème des finances fédérales, il m'apparaît que le défi pour les CFF est le défi que toute entreprise rencontre, c'est-à-dire fournir les meilleures prestations à des prix moindres. Les entreprises du secteur privé sont confrontées à cette réalité et les CFF doivent faire le même effort. Elles l'ont déjà entrepris dans une large mesure, mais je crois que ces efforts doivent être poursuivis.

M. le conseiller fédéral n'a pas à trembler quant à la majorité qu'il aura dans ce Parlement pour accepter le budget 1995 des CFF, puisque nous ne pouvons qu'accepter ou refuser celui-ci qui, à mon avis, présente un cadre acceptable pour le Parlement.

Je vous invite donc à voter le budget 1995 des CFF.

Ogi Adolf, Bundesrat: Das, was ich heute morgen hier zu hören bekam, war äusserst interessant. Es ist auch relativ einfach zusammenzufassen: Die Grünen sind mit der Eisenbahnpolitik des Parlamentes – ich betone: mit der Eisenbahnpolitik des Parlamentes, nicht des Bundesrates – nicht einverstanden. Die Freiheits-Partei stellt fest – so hat es Herr Giezendanner am Schluss seines Votums gesagt –, dass das Parlament nichts, aber auch gar nichts von der Verkehrspolitik verstehen wolle. Voilà. Fazit: Les extrêmes se touchent, la vérité doit être au milieu. Voilà, das ist richtig, und damit könnte ich eigentlich abschliessen und sagen: Unsere Politik wird bestätigt. Die Wahrheit liegt in der Mitte; sie liegt bei allen anderen, meine Damen und Herren von der Grünen Partei und von der Freiheits-Partei.

Ich möchte allen danken, namentlich den Berichterstattern, für die lobenden Worte an die Adresse der SBB, die im Rahmen des Möglichen das Unmögliche versucht haben, nämlich hier Lösungen zu erarbeiten.

In diesem Land der vier Kulturen, der vier Sprachen, der 26 Kantone können wir nicht eine extreme Verkehrspolitik «à la Grüne» und auch nicht eine extreme Verkehrspolitik «à la Freiheits-Partei» machen. Ich lade Sie von der Grünen Partei ein, doch den realistischen Weg mitzugehen und mitzuhelfen, die Probleme zu lösen. Und ich lade Sie von der Freiheits-Partei ein, nicht nur zu kritisieren, sondern mitzuhelfen, diese Aufgabe im öffentli-

chen Verkehr zu lösen, und mitzubedenken, Herr Giezendanner, was auf der Strasse los wäre, wenn es die Eisenbahn nicht gäbe. Die Eisenbahn ist nämlich auch in Ihrem Interesse ein sehr wichtiger Bestandteil dieses schönen Landes.

Die SBB haben die Sparbemühungen des Parlamentes im Budget berücksichtigt. Sie haben sich sehr grosse Mühe gegeben. Die beiden Berichterstatter haben es erwähnt, und es ist in der heutigen Zeit auch wichtig, dass man gegenüber den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nicht nur immer kritisiert, sondern sie auch etwas motiviert.

Die Arbeit ist begonnen, und sie kann nicht im Hau-ruck-Verfahren in einigen Jahren ans Ziel führen. Aber wir arbeiten zielgerecht. Wenn Herr Meier Hans und Herr Giezendanner hier den Eindruck erweckt haben, dass wir in bezug auf die Eisenbahnpolitik und die Strassenpolitik in diesem Lande keine Konzeption hätten, dann glaube ich, ist es nötig, einmal zu sagen, dass wir ganz klar vier Ziele haben, dass wir in der Verkehrspolitik vier Grundsätze haben, dass wir vier Schwerpunkte haben und dass wir auch vier Etappen haben. Man könnte es als das «Viermalvier» in der Eisenbahn- und in der Strassenpolitik bezeichnen.

Die vier Ziele sind:

1. Die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse in diesem Land.
2. Effiziente, sichere, umweltschonende, lärmarme, energiesparende und raumsparende Verkehrsflüsse.
3. Eine bessere Koordination der Verkehrsträger, auch mit den internationalen Verkehrsträgern; der Verkehr muss als integrierter Bestandteil in das Gesamtsystem aufgenommen werden.
4. Bei diesen Zielen geht es schlicht und einfach darum, die Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit und den Abbau der Subventionen zu erreichen.

Die vier Grundsätze sind:

1. Die freie Wahl der Verkehrsmittel, aber nur noch im Personenverkehr. Die Alpen-Initiative wird dazu führen, dass die freie Wahl im Güterverkehr in bezug auf die Strasse nicht mehr gegeben ist.
2. Der Einsatz der modernen Technik, die neue Möglichkeiten eröffnet. Die Priorität für markt- und kundengerechten öffentlichen Verkehr. Hier steht natürlich der kombinierte Verkehr im Mittelpunkt.
3. Die klare Trennung Verkehrspolitik und Unternehmensführung, Herr Frey Walter hat es gesagt. Die Politik kann die SBB nicht mehr führen. Wenn ich sehe, wie viele Berichte und Analysen wir heute erstellen müssen, wie wir antreten müssen – ich habe nichts dagegen –: bei den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen beider Räte; bei den Finanzkommissionen beider Räte; bei den Geschäftsprüfungskommissionen und bei den Sektionen; dann sind die SBB der Finanzkontrolle unterstellt worden; dann will auch noch mein Departement etwas dazu sagen; dann das Bundesamt für Verkehr, dann der Bundesrat, dann das Parlament. Schliesslich gibt es noch einen Verwaltungsrat der SBB und die Generaldirektion der SBB – so kann ein Unternehmen dieser Bedeutung nicht mehr zeitgemäss geführt werden. Wir müssen das im Rahmen des Leitbildes korrigieren. Wir müssen den SBB mehr Kompetenz erteilen, aber wir müssen auch jederzeit einschreiten können, wenn es nicht geht.
4. Konsequente Durchsetzung des Verursacherprinzips.

Die vier Schwerpunkte sind:

1. Realisierung von «Bahn 2000»; hier haben wir noch nicht allzuviel erreicht, nicht allzuviel!
2. Wir wollen die Neat und den Transitkorridor ausbauen.
3. Wir wollen eine Effizienzsteigerung im Regionalverkehr erreichen – ich komme darauf zurück.
4. Wir wollen das Nationalstrassennetz vollenden. Wir wollen es auf 1850 Kilometer ausbauen.

1500 Kilometer Nationalstrassen haben wir für ungefähr 30 Milliarden bis 35 Milliarden Franken gebaut. Die restlichen 350 Kilometer werden uns noch einmal etwa 20 Milliarden bis 25 Milliarden Franken kosten. Beziehen Sie auch das in Ihren Vergleich mit der Neat ein, dann werden Sie die Lage etwas anders, etwas fairer und etwas objektiver beurteilen.

Schliesslich haben wir vier Etappen. Auch hier existieren klare Ziele, klare verkehrspolitische Absichten:

1. Wir wollen «Bahn 2000» bis zum Jahre 2003 in der ersten Etappierung fertig bauen.

2. Wir wollen die Inbetriebnahme der Neat am Gotthard zwischen 2007 und 2010 erreichen; am Lötschberg zwischen 2005 und 2008.

3. Es folgt die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die hier mehrmals erwähnt wurde.

4. Die Umsetzung der Alpen-Initiative.

Sie können, nachdem ich Ihnen das kurz erläutert habe, nicht mehr von einer nicht vorhandenen Verkehrspolitik reden. Das ist unfair. Ich sage es Ihnen noch einmal: Wenn es jetzt nicht gelingt, der Schiene einen Push zu geben, wenn es jetzt nicht gelingt, die «Bahn 2000» und die Neat zu realisieren, wenn es nicht gelingt, die Schieneninfrastruktur zu erneuern, wenn es nicht gelingt, uns an das europäische Hochleistungsschiennetz anzuschliessen, dann sehe ich für dieses Land schwarz.

Es ist das erste Mal, dass ich dieses Wort brauche. Dann wird die Strasse uneinholbar – uneinholbar für die Schiene! – davonfahren. Wir werden auf der Strasse ein Chaos haben. Wir werden uns in 30 Jahren nicht mehr von Chiasso nach Basel verschieben können. Und wir werden uns nicht mehr in einer vernünftigen Zeit von Romanshorn nach Genf verschieben können.

Der Verkehr auf der Strasse nimmt jedes Jahr zwischen 5 und 10 Prozent zu. Wir wissen das eigentlich, aber wir machen zu wenig. Wir haben auch die Absicht, die Kostenwahrheit zu realisieren. Die gleich langen Spiesse werden verlangt. Wir haben ein Umweltschutzgesetz und ein Luftreinhalte-Konzept; wir haben die Alpen-Initiative; wir haben viele Lastwagen auf der Strasse. Und: Wir haben heute schon Staus! Jetzt oder nie, müsste ich sagen! Jetzt muss es gelingen, sonst wird es nicht mehr gelingen!

Es wurde hier viel von Verkehrsentwicklung gesprochen. Ich möchte Ihnen aktualisierte Zahlen geben. Der Regional- und Agglomerationsverkehr hat sich von 1993 bis 1994 um 4,1 Prozent in bezug auf die Erträge gesteigert. Der Fernverkehr hat sich ertragsmässig auch um 1,1 Prozent gesteigert. Der internationale Verkehr hat zugenommen, aber die Preise sind im Keller, das ist das Problem. Beim Huckepack ist beispielsweise eine 17,8prozentige Zunahme ersichtlich. Der Erlös ist jedoch ungenügend; deshalb ist es entscheidend, dass wir versuchen, eine neue Politik für den alpenquerenden Verkehr zu erreichen. Ich denke hier an die eingeleiteten Gespräche mit Italien, Frankreich, Österreich und Deutschland.

Wenn man die Verkehrsentwicklung analysiert, muss man ein zweites Fazit ziehen. Dort, wo die SBB effektiv Einfluss nehmen können, hat sich die Situation seit 1993 verbessert, dort, wo die SBB wenig Einfluss haben, ist folgendes festzustellen: Die Mengen, die transportiert werden müssen, nehmen zu; es sind Rekordmengen, die Preise sind aber schlecht. Beide Feststellungen gelten für Strasse und Schiene, das habe ich aus dem Votum von Herrn Giezendanner auch heraushören können. Beim Gotthard-Strassentunnel wurden in den letzten 12 Monaten 9,5 Prozent mehr schwere Strassengüterfahrzeuge verzeichnet und beim San-Bernardino-Tunnel 6,3 Prozent. Die SBB haben, trotz Mehrleistungen im Güterverkehr, weniger verdient, die Tendenz zeigt aber eindeutig nach oben. Wenn Sie schon sagen, die SBB hätten in bezug auf Einsparungen nicht das Maximum herausgeholt, muss ich Ihnen entgegenhalten, dass sie das Maximum gegeben haben. Sie wollen eine schlanke Infrastruktur, die den Grünen aber zu weit geht. Die Umwandlung von Stationen, Gleisanlagen führt dazu, dass man von einer Geisterbahn spricht, was meiner Meinung nach übertrieben ist. Man strebt die Privatisierung von Cargo Domizil in verschiedenen Schritten an. Die Rationalisierung Einzelwagenladungsverkehr, ein Turnaround, wird angestrebt. Der Personalbestand wird abgebaut, nach Herrn Leuenberger Ernst hat man die Schwelle des Erträglichen bereits überschritten. Auf der anderen Seite bemüht man sich um eine Stimulation der Nachfrage. Ich denke hier an ganz eindeutige Angebotsverbesserungen, an die dringend notwendige Einbindung in das Eisenbahn-Hochleistungsnetz, an die «Bahn 2000», den Huckepackkorridor, an die Neat, wo es einfach darum geht: Jetzt, oder dann sicher nicht mehr.

Sie sind vielleicht etwas von den Diskussionen im Zusammenhang mit dem Voranschlag 1995 der Schweizerischen Eidgenossenschaft geprägt; viele, um nicht zu sagen alle, haben vom Sparen gesprochen. Alle, mit Ausnahme von zwei Parteien, wollen jetzt auch bei den SBB noch weiter sparen. Alle wollen, dass die SBB bald ein ausgeglichenes Budget erreichen. Das wurde hier vor allem von der rechten Seite verlangt. Was ist dann passiert? Sie wissen, die Kantone haben ihre Bedürfnisse zur Fahrplangestaltung einbringen können. Wir stellen fest, dass die Kantone 9300 Kilometer Mehrleistungen im neuen Fahrplan (1995–1997) verlangen. 358 Begehren wurden eingereicht, 158 davon zum Regionalverkehr, obwohl dieser überhaupt nicht abgebaut wurde. 140 Begehren betrafen den Fernverkehr: 5720 Kilometer mehr für Intercity- und Schnellzüge. Weiter wurden 111 zusätzliche Intercity- und Eurocity-Halte gefordert, und 217 zusätzliche Schnellzugshalte wurden verlangt. Auf der einen Seite verlangen die Finanzdirektoren der Kantone, dass wir das Budget in Ordnung bringen, auch vor den SBB nicht haltmachen, auf der anderen Seite diese 9300 Kilometer Mehrleistungen im neuen Fahrplan. Das ist widersprüchlich – man soll uns sagen, wie wir uns verhalten sollen, was die SBB kosten dürfen.

Diese Mentalität steht natürlich gänzlich im Widerspruch zu den Forderungen an die SBB.

Herr Giezendanner hat das Cargo Domizil kritisiert. Dem Bundesrat ist bekannt, dass die Restrukturierung von Cargo Domizil die SBB etwas kostet. Aber was ist die Alternative dazu, Herr Giezendanner? Das Angebot müsste eingestellt werden, etwa 1200 Mitarbeiter müssten entlassen werden, und die Infrastrukturen würden, ohne gebraucht zu werden, hinterlassen werden. Das kostet uns wesentlich mehr. Aber Cargo Domizil soll mittel- und langfristig wirtschaftlicher werden. Die jetzigen Kosten betreffen nur den Übergang von den SBB zu den Privaten.

Zum Sondierungsstollen am Gotthard: Es sind bei uns oder bei der Bauleitung der SBB keine massgebenden Nachforderungen angemeldet worden. Die Arbeiten am Sondierstollen, das ist richtig, haben tatsächlich etwas Rückstand auf das ursprüngliche Programm, aber das hat keine Auswirkungen auf den Bau des Basistunnels im Abschnitt Süd, weil eine Zeitreserve eingeplant ist. Der frühzeitige Beginn mit dem Bausondierstollen war bewusst geplant.

In bezug auf die Personalansätze werde ich Ihnen schriftlich Antwort geben, hier haben Sie andere Zahlen als ich. Ich differenziere zwischen den Mitarbeitern, die im Personalbüro arbeiten, dem Kader und den Arbeitern.

Herr Frey Walter hat die Führungsstruktur angesprochen. Ich habe darauf bereits geantwortet.

Herrn Mühlemann möchte ich für die Blumen danken, die er hier gestreut hat. Materiell ist folgendes zu sagen: Die Offerten der SBB und der Mittelthurgaubahn sind in unserem Hause. Es ist noch nichts entschieden. Der Entscheid kann im Frühjahr 1995 erwartet werden.

Herr Zwygart, betreffend den Unfall Affoltern haben die SBB noch nicht alle Schäden behoben und auch noch nicht alle Schäden bezahlt. Grössere Probleme in bezug auf die Entschädigung der Betroffenen sind aber nicht mehr vorhanden. Die Ausstände können die SBB im Moment noch nicht genau beziffern.

Herr Oehler hat die Schuldenlast angesprochen: Hier müssen wir eine Lösung finden, das ist richtig. Wir werden mit dem politischen Leitbild versuchen, dieses Problem zu lösen.

Das Problem der Lärmfrage, das auch Sie, Herr Oehler, angesprochen haben, ist erkannt. Der Bundesrat hat am 24. November 1993 dem Departement des Innern, dem Finanzdepartement und meinem Departement den Auftrag erteilt, bis Ende 1995 Grundlagen für die Lärmsanierung der Eisenbahnen auszuarbeiten. Die Finanzierung ist ein wichtiger Bestandteil. Es zeigt sich aber schon heute, dass die Einhaltung der Grenzwerte Investitionen in Milliardenhöhe auslösen werden. Die Investitionen bringen den SBB keinen zusätzlichen Franken an Einnahmen; deshalb müssen wir jetzt einmal den Bericht abwarten, den wir mit einer Frist bis Ende nächstes Jahr in Auftrag gegeben haben. Aber bereits jetzt möchte ich dazu sagen: Übertriebene Forderungen sind kaum finanzierbar.

In bezug auf die Frage der Doppelspur Zürich–Thalwil möchte ich festhalten, dass in der Botschaft «Bahn 2000» der Ausbau vorgesehen war, zwar nicht im Tunnel. Aufgrund der letzten Erhebungen ist nun dieser Ausbau, wie gesagt, vollkommen im Tunnel vorgesehen und soll auch als Zubringer für den Gotthard aus dem Raume Zürich und als Ergänzung zum Zubringer aus der Ostschweiz gebaut werden.

Die SBB haben sich grosse Mühe gegeben, hier eine Korrektur in bezug auf die Ausgaben zu erreichen. Es braucht noch etwas Zeit und von Ihnen noch etwas mehr Verständnis.

Ich bitte Sie, dem Voranschlag der SBB für das Jahr 1995 zuzustimmen.

Giezendanner Ulrich (A, AG): Ich weiss, es ist unüblich, nach dem Bundesrat zu sprechen. Ich entschuldige mich. Aber Sie haben mir eine konkrete Frage gestellt: Was soll man mit Cargo Domizil und mit den Angestellten tun? Was soll man mit den Zentren tun, wenn die SBB sie nicht betreiben würden?

Einleitend ein Vergleich: Cargo Domizil macht heute 30 000 Sendungen. Setz und Planzer, zwei private Unternehmer, zusammen machen täglich 8000 Sendungen. Was ist mit den Zentren zu tun, wenn die SBB das Cargo Domizil aufgeben werden? Ich bin überzeugt: Mit Kollege Friderici Charles zusammen mache ich Ihnen das Angebot, dass wir innerhalb einer Woche die Trägerschaft gefunden haben; dann kaufen wir diese Zentren, wir Schweizer Transportunternehmer; wir betreiben dieses Gewerbe nachher ganz klar nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen, ohne Defizit – und liefern dafür noch Steuern ab!

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

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1–4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:

Aguet, Allenspach, Aubry, Baumann Ruedi, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Binder, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Borel François, Borradori, Bugnon, Bühler Simeon, Bühlmann, Bundi, Bürgi, Caccia, Camponovo, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Cornaz, Danuser, Darbellay, de Dardel, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Ducret, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Eymann Christoph, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Hägglín, Fischer-Seengen, Fritschi Oscar, Gobet, Gonseth, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Gysin, Haering Binder, Hämmerle, Hari, Hegetschweiler, Hess Otto, Hess Peter, Hildbrand, Hollenstein, Hubacher, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Keller Rudolf, Kühne, Ledergerber, Leemann, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Loeb François, Maeder, Maitre, Mamie, Maspoli, Mauch Rolf, Mauch Ursula, Maurer, Meier Samuel, Misteli, Nabholz, Narbel, Nebiker, Neuenschwander, Oehler, Ostermann, Perey, Pini, Poncet, Raggenbass, Rechsteiner, Robert, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Savary, Schenk, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmid Samuel, Schmidhalter,

Schnider, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Singeisen, Spoerry, Stalder, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Stucky, Suter, Theubet, Thür, Tschäppät Alexander, Tschopp, Vollmer, Wanner, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wyss William, Zbinden, Züger, Zwygart (136)

Dagegen stimmen – Rejetten le projet:

Borer Roland, Dreher, Friderici Charles, Früh, Giezendanner, Jenni Peter, Kern, Miesch, Moser, Scherrer Jürg, Steinemann (11)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bortoluzzi, Frey Walter, Müller, Sandoz, Vetterli (5)

Abwesend sind – Sont absents:

Aregger, Bär, Baumann Stephanie, Berger, Bezzola, Blocher, Bodenmann, Bonny, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bühner Gerold, Carobbio, Couchepin, David, Epiney, Fischer-Sursee, Giger, Goll, Graber, Grendelmeier, Grossenbacher, Hafner Ursula, Heberlein, Herczog, Jaeger, Jäggi Paul, Leuba, Leuenberger Moritz, Marti Werner, Matthey, Meier Hans, Meyer Theo, Mühlemann, Philipona, Pidoux, Reimann Maximilian, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Schmied Walter, Spielmann, Tschuppert Karl, Wiederkehr, Wittenwiler, Ziegler Jean, Ziswiler, Zwahlen (47)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Frey Claude (1)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

94.029

**Technische Zusammenarbeit
und Finanzhilfe zugunsten
von Entwicklungsländern.
Weiterführung**

**Coopération technique
et aide financière en faveur
des pays en développement.
Continuation**

Differenzen – Divergences

Siehe Seite 1019 hiervor – Voir page 1019 ci-devant
Beschluss des Ständerates vom 27. September 1994
Décision du Conseil des Etats du 27 septembre 1994

Art. 1 Abs. 1

Antrag der Kommission

Mehrheit

Festhalten

Minderheit

(Moser, Steffen)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Antrag Cumberg

.... ein Rahmenkredit von 3800 Millionen Franken für

Art. 1 al. 1

Proposition de la commission

Majorité

Maintenir

Minorité

(Moser, Steffen)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Proposition Cumberg

.... un crédit de programme de 3800 millions de francs

Eggly Jacques-Simon (L, GE), rapporteur: Le 14 juin 1994, vous vous en souvenez sans doute, le Conseil national a adhéré au projet du Conseil fédéral en ce qui concerne le crédit-cadre de coopération technique et d'aide financière en faveur des pays en développement. Nous avons donc voté un crédit-cadre de 3,9 milliards de francs, opérationnel à compter de l'année 1995.

Le 27 septembre 1994, après un débat très vif, le Conseil des Etats a voté un montant différent; il s'en est tenu à 3,7 milliards de francs, après avoir écarté d'ailleurs une proposition qui voulait réduire cette somme à 3,4 milliards de francs.

Je vous signale, pour que vous ayez un point de référence, que le programme de législature 1991–1995 prévoyait, lui, un crédit-cadre de 4,2 milliards de francs. Avec 3,9 milliards de francs, nous sommes déjà en dessous de la planification financière.

Notre commission s'est réunie le 18 octobre dernier en procédure d'élimination des divergences. Une minorité de la commission a proposé le ralliement à la décision du Conseil des Etats. Cette proposition de minorité a été battue en commission par 17 voix contre 6.

M. Cumberg, qui défend ici sa proposition, suggérerait un compromis, soit 3,8 milliards de francs. Cette proposition fut écartée en commission par 17 voix contre 7.

La majorité de la commission, que je représente, vous demande de maintenir notre décision antérieure de 3,9 milliards de francs. La prise de position, en commission, a reflété le débat du Conseil des Etats. Je passe très rapidement en revue les arguments en faveur de la proposition de la minorité de la commission. C'est évidemment la situation des finances fédérales; c'est le fait que le crédit-cadre actuel n'est pas encore tout à fait épuisé; c'est le fait que, budgétairement, on n'échappe pas à la nécessité de réduire les crédits de paiement, déjà d'ailleurs pour le budget 1995, et très probablement pour les années suivantes; c'est le fait aussi que, même avec 3,7 milliards de francs, il y aura encore et toujours une croissance réelle en montant annuel, croissance réelle que l'on a connue pour les crédits en faveur des pays en développement depuis 1981; finalement, c'est, en comparaison internationale, le fait que nous ne soyons tout de même pas la lanterne rouge.

Des doutes ont été émis, les doutes habituels, sur l'efficacité de l'aide au tiers monde. Et puis, il y a l'aspect psychologique, et cela a fait du bruit – notamment après certaines déclarations au Conseil des Etats – jusque dans la presse. On ne pourrait pas ne pas réduire ce montant du crédit-cadre quand on pense à ce qu'on demande aujourd'hui comme sacrifices aux rentiers AVS ou aux paysans de montagne.

A l'instar du Conseil fédéral, la majorité de la commission n'a pas du tout suivi ce raisonnement. Question d'efficacité. L'efficacité de la coopération au développement se discute, bien sûr, mais on peut faire état, à propos notamment de l'application du dernier crédit-cadre, de bonnes et nombreuses réalisations. Parfois, par exemple, ce que Berne donne à une organisation d'entraide, c'est le minimum pour que cette organisation puisse faire ce qu'elle a projeté, et le minimum notamment pour des actions de survie. Alors, aux yeux de la majorité de la commission, la comparaison avec les rentiers AVS ou avec les paysans de montagne a quelque chose d'indécent, compte tenu de notre richesse comparative.

Même si quelques pays ne font pas plus que nous, d'autres, qui sont d'importance comparable à tous égards, font mieux: la Suède, sans parler de la France ou de l'Allemagne. Je vous rappelle que nous n'avons toujours pas atteint le pourcentage du produit national brut en ce qui concerne l'aide publique recommandée par l'OCDE.

Il y a un enjeu général de politique de sécurité et de politique étrangère que notre Parlement et que notre Conseil ont reconnu à plusieurs reprises. Il y a donc une intention politique, il y a un signe politique qui indique et qui implique un crédit-cadre programme. Il n'est donc pas normal, aux yeux de la majorité de la commission, d'opposer cela aux rentiers AVS ou aux paysans de montagne.

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.071
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.12.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2331-2342
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 907

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.