

95.011

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1994

CFF. Gestion et comptes 1994

Bezug bei der Generaldirektion SBB,
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

Botschaft und Beschlussentwurf vom 12. April 1995 (BBl III 67)
Message et projet d'arrêté du 12 avril 1995 (FF III 67)

Bieri Peter (C, ZG), Berichtersteller: Das Ergebnis der SBB zeigt auf der einen Seite verschiedene erfreuliche Gesichtspunkte. Allen voran ist die Zunahme im Personenverkehr positiv zu vermerken, wo ein neues Rekordergebnis erzielt werden konnte. Die Zunahme der beförderten Personen und die Zunahme der Personenkilometer betragen letztes Jahr je 3,6 Prozent. Ertragsmässig fällt insbesondere der nationale Fernverkehr ins Gewicht. Beim internationalen Verkehr hat sich die Währungssituation negativ auf den Ertrag ausgewirkt. Beim Güterverkehr ist die Situation insofern wenig ermutigend, als trotz der Zunahme der Nachfrage um 7,7 Prozent infolge des Preiszerfalls im nationalen und internationalen Gütertransport eine Abnahme des Gesamtertrages von 5,3 Prozent hingenommen werden musste.

Im Bereich der Kosten bedarf die Situation beim Personal besonderer Erwähnung: Als Folge der konsequenten Weiterführung der Rationalisierungsmassnahmen konnte der Personalbestand um 1970 Stellen reduziert werden. Durch administrative Pensionierungen, sprich vorzeitige Altersrücktritte, von 1620 Beschäftigten erwachsen zwar einmalige Pensionskassenzahlungen von 71 Millionen Franken, andererseits wurden mit diesem Vorgehen sowohl Einsparungen für die Folgejahre ermöglicht als auch Arbeitsplätze für junge und spezialisierte Fachkräfte geschaffen. Insgesamt wurde der Personalbestand um 5,3 Prozent reduziert; er betrug 1994 im Durchschnitt 35 200 Personen.

Bei der Besprechung des Geschäftsberichtes haben wir einzelne Themen herausgegriffen. Ich möchte im folgenden kurz resumieren.

Beim Projekt «Bahn 2000» stand die Frage des Erreichens der Zielsetzung im Vordergrund. Wie uns die Generaldirektion darlegte, ist sie nach wie vor von der Zielsetzung – «rascher, häufiger und direkter» – überzeugt. Die SBB seien jetzt daran, die vorhandenen Kapazitäten zu optimieren und das vorhandene Volumen so gut wie möglich aususchöpfen. Gemäss Auskunft des Präsidenten der Generaldirektion können «mit 50 Prozent der Kosten in etwa 75 Prozent der Ziele erreicht werden». In der Diskussion wurde die Frage aufgeworfen, ob die Priorität bei der Schnelligkeit der Verbindungen oder bei der Frequenz gesetzt werde. Im nationalen Fernverkehr sei es für viele Bahnfahrer wichtig, nicht nur im Stundentakt fahren zu können, sondern auch möglichst schnell von einem Ort zum anderen zu gelangen.

Die Frage der Sicherheit war ein zweites Thema unseres Gespräches. Bekanntlich ereigneten sich 1994 einige schwere Unfälle. Im Vergleich zu den Vorjahren waren es zwar nicht mehr, dafür aber wesentlich grössere Unfälle. Der gravierendste davon war der Zugsunfall bei der Baustelle in Däniken, wo neun Menschen ums Leben kamen. Wie uns die Generaldirektion der SBB orientierte, konnte in keinem Fall nachgewiesen werden, dass fehlendes Personal ein Grund für die Unfälle war. Die Geschäftsprüfungskommission konnte zur Kenntnis nehmen, dass die SBB in einem 12-Punkte-Programm die Sicherheit in Zukunft nochmals verbessern wollen. Das Programm betrifft die Bereiche Transport gefährlicher Güter, Baustellensicherheit, betriebsinterne Sicherheit am Arbeitsplatz sowie die Sicherheit der Passagiere, die vor allem im Grossraum Zürich ausgebaut wurde. Bei Personenschäden besteht gemäss Eisenbahngesetz eine Kausalhaftung der SBB, bei Sachschäden eine Verschuldenshaftung.

Die SBB verfügen über einen Fonds für grosse Schäden, welcher jährlich geäuft wird und zurzeit über 52 Millionen Franken verfügt. Für Baustellenunfälle haben die SBB eine Pauschalversicherung, die jährlich 2,6 Millionen Franken kostet und die auch für die Kosten des Unfalls in Däniken aufgekomen ist. Die SBB möchten in Zukunft Grossrisiken durch eine Versicherung abdecken, wobei ein zur Verminderung der Prämie angemessener Selbstbehalt vorgesehen und geplant wird. Die Generaldirektion konnte uns davon überzeugen, dass die moderne Technik die wesentlich bessere Sicherheit der Eisenbahn gewährleistet, als es das menschliche Handeln ermöglicht. Es wurde auch in Abrede gestellt, dass die Einsparungen beim Personal zu einer Vergrößerung von Unfallgefahr und Risiko führen.

Ein weiteres Thema bildete der Bereich des privatisierten Cargo Domizil. Die dafür neu gegründete Firma CDS Cargo Domizil AG gehört zu 34 Prozent privaten beteiligten Transporteuren, zu 33 Prozent den SBB und zu 33 Prozent den PTT. Mit neu 17 Standorten anstelle der bisher 76 Standorte soll diese Firma, zu der 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB detachiert wurden, das bis anhin defizitäre Cargo-Domizil-Geschäft mittelfristig in den Gewinnbereich bringen. Die einzelnen Zentren sollen als selbsttragende Gesellschaften geführt werden. Ein gesamtschweizerisches zentrales Informatiksystem soll die vorhandenen Transportkapazitäten möglichst gut ausnützen und die Zustellzeiten minimieren. Das bereits im Vorjahr angegangene Thema der Liegenschaftsbewirtschaftung wurde wiederum aufgenommen. Die SBB betreiben seit dem Jahre 1993 eine neue Liegenschaftspolitik, die einerseits dem vorhandenen Ertragspotential sowie andererseits der Finanzlage der SBB und dem aktuellen Liegenschaftsmarkt Rechnung trägt. Nicht mehr benötigte und nicht rentable Liegenschaften werden veräussert; wo es zweckmässig und wirtschaftlich ist, sollen gemeinsame Nutzungen mit Dritten gefördert werden.

Ein letztes Thema war der Bereich Lärmschutz. Zurzeit ist eine interdepartementale Arbeitsgruppe daran, eine Bestandsaufnahme und ein Sanierungsprogramm auszuarbeiten. Es ist zu erwarten, dass für eine vollumfängliche Sanierung sämtlicher lärmbelasteter Gebiete ein Betrag von schätzungsweise 7 Milliarden Franken nötig wäre. Bekannt ist zurzeit die Zahl von 1,4 Milliarden Franken für den Bereich des Huckepackverkehrs. Bei den Neat-Strecken und den anderen neuen Bahnstrecken ist der Lärmschutz im Budget bereits enthalten. Die SBB erwähnen in ihrem Geschäftsbericht, dass im Mittelfristplan 1996–2000 namhafte Mittel zur Lärmsanierung vorgesehen seien, dass aber die von der Gesetzgebung geforderte Zielsetzung damit noch nicht erreicht werden könne.

Wenn ich zum Schluss dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes einige Fragen stelle, dann ergeben sie sich aus der Erkenntnis heraus, dass wir im vergangenen Jahr beim Güterverkehr einen Rückgang des Ertrages, nicht aber der Menge feststellen müssen. Meine Frage geht nun dahin, wie man sich die langfristige Entwicklung auch im Hinblick auf die Realisierung der Neat beim Gütertransport vorstellt. Auch wäre es für uns interessant, von Ihnen, Herr Bundesrat, einige Ausführungen zu den mittelfristigen Unternehmenszielen der SBB im marktwirtschaftlichen Bereich zu hören.

Das Studium des Geschäftsberichtes und das Gespräch mit der Generaldirektion SBB zeigten uns, dass die Führung und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unserer Schweizerischen Bundesbahnen in einer Zeit der gewaltigen Konkurrenz von anderen Verkehrsträgern, einer sich sprunghaft ändernden Technik und einer Gesellschaft, die immer grössere Ansprüche stellt, grossartige Leistungen erbringen. Dafür gilt ihnen allen der Dank unseres Parlamentes und der ganzen Bevölkerung. Die SBB dürfen auch von uns die Gratulation empfangen, die sie bereits bei der Verleihung des internationalen «Brunel Award»-Preises als weltbeste Bahn erhalten haben.

In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 zu genehmigen.

Gemperli Paul (C, SG), Berichterstatter: 1. Zuerst ein Überblick über die wichtigsten Verkehrsleistungen 1994. Sie haben gelesen, dass im Personenverkehr die Zahl der beförderten Personen von 255 Millionen auf 264 Millionen zugenommen hat. Das ist eine Steigerung von 3,6 Prozent. Leider hat sich die Ertragssteigerung, also das finanzielle Resultat, nicht im gleichen Umfang verbessert. Im Personenverkehr hatten wir 1993 Einnahmen von 1693 Millionen und 1994 von 1702 Millionen Franken. Die Ertragssteigerung, das finanzielle Ergebnis, machte also lediglich 0,5 Prozent aus. Im Güterverkehr – das haben Sie auch bereits gehört – konnten die Tonnenkilometer beachtlich gesteigert werden. Im Jahre 1993 waren es 7327 Millionen Tonnenkilometer und im Jahre 1994 dann 8058 Tonnenkilometer. Auch hier hat das finanzielle Ergebnis nicht folgen können. Hier nahm der Ertrag sogar ab, und zwar von 1185 Millionen im Jahre 1993 auf 1122 Millionen Franken im Jahre 1994 oder um 5,3 Prozent. Es spiegelt sich das schwierige Umfeld wider, in dem die SBB im Bereiche der Gütertransporte arbeiten müssen. Wir haben eine erfreuliche Steigerung des Personenverkehrs und der Tonnenkilometer, aber ertragsmässig keine adäquate Verbesserung.

Noch ein weiterer Hinweis auf eine wichtige Zahl: Der Personalbestand wurde von 37 193 Mitarbeitern im Jahre 1993 auf 35 226 Mitarbeiter im Jahre 1994 reduziert. Es zeigt sich hier eindeutig, dass die Bahn bestrebt ist, alle Rationalisierungsmöglichkeiten wahrzunehmen.

2. Zur Unternehmungserfolgsrechnung: Die Unternehmungserfolgsrechnung wies 1993 einen Ertrag von 6279 Millionen Franken aus, 1994 waren es 6346 Millionen Franken, d. h. eine Steigerung von 1,1 Prozent. 1993 betrug der Aufwand 6377 Millionen, 1994 waren es 6544 Millionen Franken. Der Fehlbetrag der Unternehmungserfolgsrechnung beträgt damit – er geht zu Lasten des Bundes – 198 Millionen Franken, d. h. eine Steigerung von 100 Millionen gegenüber dem Vorjahr.

Wenn Sie diese Unternehmungserfolgsrechnung ansehen, dann haben Sie auf der Einnahmenseite einmal die Positionen Personenverkehr und Güterverkehr, die ich bereits erwähnt habe. Dann geht es um die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, um die Abgeltung, die der Bund den SBB leistet. Hier wurden die Beiträge bei 725 Millionen Franken eingefroren, und die SBB mussten Einsparungen im Umfang von rund 25 Millionen Franken realisieren. Mit den Rationalisierungsmassnahmen konnten sie die hier entstandene Finanzierungslücke von 25 Millionen Franken auffangen und gleichzeitig den mittleren Grenzkostendeckungsgrad im Regionalverkehr für das Fahrplanjahr 1993/94 auf 89 Prozent steigern, gegenüber 74 Prozent im Jahre 1990/91. Damit befinden sich die SBB auf dem Wege zu einem vollen Deckungsgrad jener Kosten, die entstehen, wenn ein Zug fährt – also nur der Betriebskosten im engeren Sinn. Immerhin, wenn diese Kosten einmal zu 100 Prozent gedeckt sind, ist bereits ein grosser Schritt getan.

Für die Abgeltung des Huckepackverkehrs haben die SBB 105 statt 99 Millionen Franken erhalten. Beim Grundangebot mussten sie aber auf der anderen Seite täglich 44 Züge aufrechterhalten; sie konnten diese Zahl nicht reduzieren. Angesichts dieser Tatsache darf man die Steigerung als minim ansehen. Es zeigt sich hier auch wieder, dass Anstrengungen unternommen wurden, um die Kosten in Griff zu behalten. Die Eigenleistungen für die Investitionsrechnung wurden unter Einbezug aller Faktoren bei 315 Millionen Franken stabilisiert.

Die Hauptposition bei den Einnahmen in der Unternehmungserfolgsrechnung sind die Leistungen für die Infrastruktur-Erfolgsrechnung, die 1994 rund 1399 Millionen Franken ausgemacht haben.

Bei den Ausgaben ist es der Personalaufwand, der am stärksten zu Buche schlägt. Der Personalaufwand hatte aber auch 1994 leicht sinkende Tendenz: 3516 Millionen Franken, gegenüber 3537 Millionen Franken im Jahre 1993. Das war einerseits das Ergebnis der geringen Teuerung, und andererseits sind das die Früchte der vorgenommenen Personalreduktionen.

Steigend auf der Aufwandseite sind aber die Zinsen mit rund 44 Millionen Franken, die sich aufgrund der früheren Investitionen berechnen und die daher kaum beeinflusst werden können. Gestiegen sind aufgrund der getätigten Investitionen auch die Abschreibungen. Wie ich Ihnen gesagt habe, ist damit 1994 ein Fehlbetrag von 198 Millionen Franken entstanden.

3. Einige Hinweise zur Infrastruktur-Erfolgsrechnung: Die Infrastrukturaufwendungen sind leider nur bedingt beeinflussbar, handelt es sich doch mindestens zum Teil um Folgekosten früherer Investitionen. Die SBB haben aber trotzdem grosse Anstrengungen unternommen, um die Aufwendungen im Griff zu behalten. Trotz höherer Zinsen und der Aufnahme zusätzlicher Fremdmittel blieb der Aufwand als Folge des geringeren ordentlichen Unterhaltes und der günstigeren Arbeitsvergebungen unter dem budgetierten Wert. Die gesamten Infrastrukturleistungen des Bundes nahmen 1994 von 1296 Millionen Franken auf 1399 Millionen Franken zu. Das sind 7 Prozent mehr. Sie liegen aber 1,3 Prozent unter den budgetierten Zahlen. Das ist grundsätzlich erfreulich.

1994 musste der Bund für die SBB somit insgesamt 2427 Millionen Franken aufwenden, was gegenüber 1993 eine Steigerung von 9,4 Prozent ergibt.

Wenn man nun das Ganze würdigt, kann man sagen, dass das Ziel, das Wachstum im Rahmen des Wachstums des Brutto sozialproduktes zu halten, nicht ganz erreicht wurde. Der Bundesrat hat allerdings ein Ziel gesetzt, das etwas unter dieser Vorgabe liegt. Das ungebremste Wachstum aber ist tendenziell gebrochen; der Wille zur Ausschöpfung des Sparpotentials ist klar ersichtlich.

Man darf sagen, dass unter den bestehenden Verhältnissen das Mögliche getan worden ist. Dieser Eindruck wird durch die Investitionsrechnung noch verstärkt, die ebenfalls im Griff gehalten werden konnte. Brutto wurden 1994 rund 2020 Millionen Franken aufgewendet, was 5,9 Prozent unter dem Budget liegt, wobei allerdings zu sagen ist, dass der Alpen transit eine separate Rechnung aufweist und dass die entsprechenden Investitionen in diesen Zahlen nicht enthalten sind und somit hier nicht der volle Betrag zum Ausdruck kommt.

4. Zu den Problemen der SBB: Die SBB müssen die Sparanstrengungen auch in Zukunft konsequent weiterführen. Im Zusammenhang mit der Bahnreform wird es aber Sache der politischen Behörden sein, den Rahmenbedingungen der Bahn entsprechende Aufmerksamkeit zu schenken. Insgesamt hat die Kommission über die Geschäftsführung im Bereiche der Rechnung einen guten Eindruck erhalten.

Was noch speziell diskutiert wurde, war die Frage der Mehrwertsteuer bei den SBB. Die Kommission nahm Kenntnis davon, dass einige Probleme anstehen: einmal die Kürzung des Vorsteuerabzuges bei den Bahnen, weil die Subventionen nicht der Mehrwertsteuer unterstehen, andererseits die Wettbewerbsverzerrung. Bahnleistungen sind bis zur Landesgrenze mehrwertsteuerpflichtig, während das beim Luftverkehr nicht zutrifft. Ein weiterer Aspekt ist, dass Verkehrsleistungen, die 1994 verkauft und erst 1995 konsumiert wurden, der Mehrwertsteuer unterliegen, ohne dass die SBB eine entsprechende Nachbelastung vornehmen können.

Die Kommission hat daher beschlossen, dem Bundesrat einen Brief zu schreiben und seine Wünsche wie folgt zusammenzufassen: «Die Finanzkommission unterstützt eine wettbewerbsneutrale Anwendung der Mehrwertsteuer. Sie befürchtet, dass die finanziellen Konsequenzen aus der Anwendung der aktuellen Bestimmungen die bevorstehende Inkraftsetzung des neuen Leitbildes SBB erschweren werden. Sie erachtet es deshalb als angezeigt, Ihnen dieses Problem zu unterbreiten, verbunden mit der Bitte, über die Massnahmen zu informieren, welche der Bundesrat angesichts der Situation vorsieht. Die Finanzkommission vertritt die Auffassung, dass Ihre Absichten der Kommission bei der Prüfung des SBB-Budgets 1996 bekannt sein sollten, also eine klare Zielsetzung, dass diese Fragen bis zur Budgetbehandlung der Finanzkommission im Bundesrat diskutiert und Lösungsvorschläge vorgesehen werden sollten.»

Die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 zu genehmigen.

Morniroli Giorgio (D, TI): Soltanto una breve osservazione. Il futuro economico delle nostre ferrovie, come abbiamo sentito, non può che preoccupare. Un ripensamento a proposito delle strategie da adottare appare quindi indispensabile.

Der Umstand, dass nur schon für die Schuldzinsen täglich 2 Millionen Franken aufgebracht werden müssen, zeigt deutlich, dass eine Sanierung der SBB-Finzen unbedingt notwendig ist. Wenn ich die Pressemitteilung über die Vernehmlassungsergebnisse betreffend das politische Leitbild der Schweizerischen Bundesbahnen durchlese, komme ich zum Schluss, dass, was die Sanierung der SBB-Finzen anbelangt, keine klaren Vorstellungen bestehen.

Ich nehme indessen zur Kenntnis, dass der Bundesrat dem EVED den Auftrag erteilt hat, Zusatzabklärungen vorzunehmen, die auch diese Problematik betreffen. Ich hoffe, dass man, ausgehend von möglichen Modellen betreffend die Entwicklung unserer Gesellschaftsstruktur in den nächsten 50 bis 100 Jahren, Planungsvarianten erarbeitet, denn die Festlegung der kurz- bis mittelfristigen Strategien muss auf die langfristige Planung ausgerichtet und abgestützt werden.

Hat die Eisenbahn, langfristig gedacht, überhaupt noch eine Zukunft? Bahn ja oder Bahn nein? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, welche Bahn?

Soll man weiterhin ein flächendeckendes Eisenbahnnetz nach dem Motto «jedem Schweizer sein Bähnli» aufrechterhalten? Oder haben in Zukunft nur noch Langstreckentransporte, besonders für Güter auf der Schiene, wirklich einen Sinn? Die Frage schliesslich, ob eine Privatisierung oder eine Teilprivatisierung der Bahn erfolgen soll, wird, so scheint mir, einfach ausgeklammert. Ich glaube indessen, dass auch solche Varianten evaluiert werden müssen.

Natürlich stehen Lösungen in diesem Sinne kurzfristig kaum zur Diskussion. In Deutschland wurden die Bundesbahnen saniert, also voll amortisiert an die privaten Strukturen abgegeben. Bei uns müsste sicherlich analog vorgegangen werden, was die schon leere Bundeskasse mit weiteren 15 Milliarden Franken belasten würde.

Ich erwarte, Herr Bundesrat, heute keine konkreten Antworten auf die in den Raum gestellten Fragen. Ich hoffe indessen, dass diese bei der Weiterentwicklung des politischen Leitbildes der SBB berücksichtigt werden können.

Ogi Adolf, Bundesrat: Ich möchte zunächst den Herren Bieri und Gemperli für die doch auch guten Noten für die SBB betreffend das Geschäftsjahr 1994 danken. Ich muss Ihnen offen gestehen, dass ich es etwas differenziert sehe und dass ich mir Sorgen über die Zukunft der SBB und auch Sorgen über die Entwicklung des Schienenverkehrs mache. Es ist aber richtig, dass die SBB im Rahmen ihrer Möglichkeiten versucht haben, dieses Jahr 1994 zu meistern. In der Tat hatten die SBB ein sehr schwieriges Jahr. Zu den finanziellen Sorgen gesellte sich die fast unglaubliche Unfallserie hinzu. Das hat natürlich auch innerhalb der SBB Kräfte gebunden. Die Herren Bieri und Gemperli haben es gesagt: Obwohl im Jahr 1994 gegenüber 1993 mit geringerem Aufwand und grösseren Transportmengen – plus 3,6 Prozent bei den Personen und plus 7,6 Prozent bei der Tonnage – gearbeitet wurde, fiel das Ergebnis letztlich nur wenig besser aus als budgetiert.

Das ist schwierig zu verstehen, und deshalb braucht es Massnahmen. Ich werde auf die Frage von Herrn Bieri zurückkommen und sagen, was wir in dieser Ausgangslage zu tun gedenken. Die SBB erzielten den Umsatz, den Herr Gemperli erwähnt hat. Sie erhielten 2229 Millionen Franken im Jahre 1994 an Bundesbeiträgen und wiesen einen Fehlbetrag von 198 Millionen Franken aus. Es wird nicht allen Freude bereiten, aber es ist wichtig, hervorzuheben, dass es den SBB erstmals gelang, den Personalaufwand mittels einer Reduktion von fast 2000 Stellen zu vermindern. Die Leistungen haben sie aufrechterhalten – das ist ja das Bemerkenswerte, das man hier erwähnen darf –, allerdings unter

Einhaltung dieses sogenannten *Contrat social*, der auch nicht gratis zu haben ist. Auch der Sachaufwand konnte auf Vorjahresniveau gehalten werden, er ist also nicht weiterhin steil angestiegen.

Das war notwendig und bitter nötig, denn die Ertragsituation ist, vor allem beim Güterverkehr, angesichts der sehr, sehr harten Strassenkonkurrenz einfach unbefriedigend. Zudem belastet der vergleichsweise hohe Frankenkurs – wir müssen es sagen – die Erträge im internationalen Verkehr ganz massiv.

Ich bin mit den Herren Referenten einverstanden, dass die SBB richtig reagierten; sie intensivierten die Sparübungen noch einmal, wobei langsam ein Problem im Zusammenhang mit den KTU entstehen wird: Die SBB können Schulden machen, bei den KTU gestaltet sich die Schuldenregelung dann etwas schwieriger.

Die laufenden Rationalisierungsmassnahmen brachten Früchte, und wir hoffen, dass sie auch in den kommenden Jahren zu spüren sind. Man geht davon aus, dass es in den nächsten Jahren gelingen sollte, jährliche Einsparungen in der Grössenordnung von 200 Millionen Franken zu machen. Dies ändert aber nichts daran, dass uns die SBB auch in Zukunft viel kosten werden. So stehen z. B. Investitionen in die Sicherheit und den Lärmschutz an, und diese sind ja nicht gratis; es sind Projekte, welche keinen einzigen zusätzlichen Franken einbringen. Wenn wir sanieren und Lärmschutzmassnahmen ergreifen, dann wird gebaut, und das kostet Geld, ergibt aber keine Einnahmen.

Ich mache in diesem Zusammenhang nur am Rande auf die schlechte Ertragsentwicklung im laufenden Jahr aufmerksam. Die ersten vier Monate 1995, bis Ende April, haben einen Ertragsrückgang von 77 Millionen Franken gebracht. Das ist etwas, was mir grosse Sorgen bereitet. Vieles deutet heute darauf hin, dass der Fehlbetrag 1995 angesichts zahlreicher Probleme deutlich über dem budgetierten Fehlbetrag von 343 Millionen Franken liegen wird.

Hier hat Herr Gemperli zu Recht auf zwei Probleme hingewiesen.

Das eine ist das Problem der Pensionskasse, die administrative Pensionierung. Ich muss Ihnen sagen, dass die SBB gegenüber der Budgetierung 1995 einen Mehraufwand von 145 Millionen Franken zu verkraften haben werden. Der Hauptgrund liegt darin, dass das Durchschnittsalter der 1995 vorzeitig Pensionierten tiefer ist als 1994. Das verursacht höhere Kosten, weil länger eine Überbrückungsrente ausgerichtet werden muss. Zudem müssen fehlende Beitragsjahre nachbezahlt werden. Weitere Mehrkosten wurden durch die Berechnung des Deckungskapitals nach dem neuen Freizügigkeitsgesetz sowie durch die Anwendung der technischen Grundlagen der Pensionskasse des Bundes ab 1. Januar 1995 verursacht.

Das ist die Rechnung, die wir Ihnen präsentieren müssen. Ich möchte Sie bitten, das heute schon für die nächstjährige Rechnungsdebatte zur Kenntnis zu nehmen. Diese Pensionskasse bringt einen Mehraufwand von 145 Millionen Franken; es ist kaum zu glauben.

Das zweite Problem ist die Mehrwertsteuer. Herr Gemperli hat es gesagt. Ergänzend möchte ich nur drei Punkte anführen:

1. Die Steuerverwaltung verlangt das Nachzahlen der Mehrwertsteuer auf den 1994 verkauften, aber nach dem 1. Januar 1995 noch gültigen Fahrausweisen.
2. Der internationale Bahnverkehr und der internationale Flugverkehr werden unterschiedlich behandelt. Sie wissen, dass der Flugverkehr von der Mehrwertsteuer befreit ist, Stichwort Export. Beim Bahnverkehr gilt die Fahrt bis zur Grenze als Inlandlieferung und wird somit besteuert.
3. Die SBB werden – auch das muss zuhanden der Geschichte und des Protokolls gesagt werden – durch die Kürzung des Vorsteuerabzuges im Umfang der Subventionierung getroffen. Das ist auch eine Situation – aber Sie haben jetzt geschrieben, der Bundesrat hat diesbezüglich den Auftrag bekommen.

Die SBB haben in dieser Situation – ich spreche immer noch von 1995 – ihr Budget deshalb massiv korrigieren und be-

sondere Massnahmen ergreifen müssen. Dennoch sind die SBB für breite Bevölkerungskreise sowohl als Verkehrsanbieter wie auch als Arbeitgeber und Investoren von grosser Bedeutung. Was wäre, wenn es die SBB nicht gäbe? Deshalb müssen wir gewisse harte Massnahmen vorsehen.

Ich möchte Ihnen eine kleine Rechnung präsentieren: 1989 kosteten uns die SBB 1,465 Milliarden Franken. Das gibt pro Kopf der Bevölkerung 225 Franken. 1990 waren es 1,7 Milliarden Franken; pro Kopf 262 Franken. 1991 waren es 1,9 Milliarden Franken; pro Kopf 288 Franken. 1993 sind es 2,2 Milliarden Franken; pro Kopf 326 Franken. 1994 sind es 2,4 Milliarden Franken; pro Kopf 347 Franken.

Ich will ganz bewusst keinen Vergleich zur Landwirtschaft oder zum Sozialen bringen. Ihre Frage, Herr Bieri, drängt sich natürlich auf: Was machen wir in dieser Situation? Der Bundesrat muss die Bahnreform angehen; Herr Mornioli hat das ebenfalls betont. Er muss alles prüfen. Es darf keine Tabus mehr geben. Das heisst, dass wir die Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie auch Aspekte des freien Netzzuganges prüfen müssen. Bei einer Ausgangslage von solchen Zahlen müssen wir das prüfen. Der Bundesrat muss Alternativen der Refinanzierung der SBB prüfen, Bilanzverkürzung, Umschuldung und Zeitraum der Realisierung. Er muss das Bestellerprinzip für alle Angebotsbereiche überprüfen. Er muss ein Programm zur Realisierung der Kostenwahrheit vorsehen.

Ich werde darauf zurückkommen; aber hier habe ich immer den Eindruck, man dürfe reden, bis es um die Umsetzung geht, und dann ist es fertig, Ende des Lateins! Der Bundesrat muss eine Skizze für ein Bundesgesetz über die Harmonisierung der Infrastruktur und ein Bundesgesetz für den öffentlichen Verkehr prüfen. Er muss die Prüfung der möglichen privatrechtlichen Rechtsform der SBB und der zeitlichen Aspekte einer allfälligen – ich betone: einer allfälligen – Privatisierung vorantreiben. Eine totale Privatisierung der SBB ist nicht möglich. Das, was Herr Mornioli in bezug auf Deutschland gesagt hat, ist noch nicht abgeschlossen. Man kann nicht ein Modell aus Deutschland einfach auf die Schweiz übertragen. Man kann auch nicht ein Modell aus England auf die Schweiz übertragen. Aber wir müssen ohne jegliche Tabus alle diese Fragen prüfen, damit diese Kostenexplosion nicht anhält.

Wir müssen auch die kurzfristige Verankerung eines neuen Finanzierungssystems für die SBB prüfen. Wir müssen die Schuldentilgung angehen. Die SBB haben heute eine Schuld von 20 Milliarden Franken. Sie bezahlen zwar ihre Zinsen, aber diese Schuld kann nicht einfach so stehengelassen werden. Man muss also hier Verschiedenes tun.

Was muss man zusätzlich zu diesen generellen Massnahmen tun? Im Güterverkehr müssen der Turnaround beim Wagenladungsverkehr, eine weitere Reduktion der allgemeinen Kosten und der Verzicht auf unrentable Transporte angestrebt werden. Hier muss auch Cargo Domizil noch einmal überprüft werden. Die heutige Lösung mit den 17 Zentren ist nach meiner Meinung noch nicht die richtige Lösung. Aber auf Cargo Domizil komme ich nicht mehr näher zu sprechen. Herr Bieri hat gesagt, was zu sagen ist. Aber diese Umorganisation ist noch nicht abgeschlossen.

Dann müssen auch die Kooperationen mit anderen Partnern geprüft werden. Sie wissen, dass im Personenverkehr ein neues Programm, das Programm Impuls 97, in Vorbereitung ist. Dieses Programm Impuls 97 wird eine Verbesserung des Angebotes bringen. Dann sind neue, bessere Marketingmassnahmen und eine Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit vorgesehen. Sie wissen, dass die Attraktivität mit dem Pendolino, auch mit dem TGV und mit dem ICE unbedingt gesteigert werden muss. Es ist davon auszugehen, dass das nächste Jahrhundert ein Eisenbahnzeitalter sein wird. Ich hoffe, es werde ein Eisenbahnzeitalter mit und nicht ohne die Schweiz sein.

Des weiteren geht es darum, dass wir versuchen, für den Alpenländerverkehr eine neue Tarifpolitik zu entwickeln. Wir müssen der Kostenwahrheit die nötige Beachtung schenken, nicht nur mit Worten, sondern auch mit Taten. Wir müssen mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe gleich

lange Spiesse zwischen Schiene und Strasse anstreben. Aber – Sie haben es gehört – diese stösst auf Kritik, bevor sie in der Vernehmlassung ist. Sie fordern das immer wieder, aber wenn man mit einem Vorschlag kommt, der in etwa versucht, die Preise von Schiene und Strasse einander anzunähern, geht die Kritik schon los. Wir müssen den Ausbau der Schieneninfrastruktur vornehmen. Wir haben ein veraltetes Schienennetz, eine veraltete Infrastruktur. Wir müssen den Anschluss an das Eisenbahnhochleistungsnetz in Europa sicherstellen. Wir müssen den Transitvertrag einhalten, und hier sage ich ganz klar und deutlich: Die 28-Tonnen-Limite ist gefährdet, wenn wir die Neat-Erosion nicht aufhalten! Schliesslich müssen wir den Automobilisten verständlich machen, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur in ihrem Interesse liegt: Die Automobilisten haben alles Interesse daran, dass wir die Schiene ausbauen, dass wir die Schiene modernisieren, damit diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, die das Auto, die Autostrasse auch in Zukunft, im Jahre 2010, 2020 oder 2030, brauchen, freie Fahrt auf der Strasse haben. Hier ist noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Es ist an uns, diese Message so zu formulieren, dass sie langsam verstanden wird.

Fazit: Die SBB weisen für das Jahr 1994 trotz einschneidender Sparmassnahmen und trotz beträchtlichem Mehrverkehr den höchsten bisherigen Fehlbetrag aus. Das erfüllt mich mit Sorge. Das Ergebnis ist geprägt durch die angespannte Konkurrenzlage und ist bedingt durch die besondere Währungssituation und durch die Preisdifferenz zwischen Schiene und Strasse. Die SBB müssen ihre Bemühungen zur Verbesserung des Ergebnisses absolut und dringlich fortsetzen, indem sie ihre Sparpläne konsequent umsetzen, indem sie ihre Angebote weiter attraktiv gestalten, indem sie national wie international vermehrt Kooperationen eingehen können, indem sie sich neuen Entwicklungen nicht verschliessen, indem alles ohne Tabus geprüft werden kann, indem wir uns für die Kostenwahrheit einsetzen. Ich werden von morgen an bis Donnerstag an der Europäischen Verkehrsministerkonferenz in Wien versuchen, diese Postulate einmal mehr in den Vordergrund zu rücken, und wenn Sie mich ins Gebet einschliessen, wird es vielleicht endlich gelingen. Es ist notwendig, dass wir die Bedeutung der Schiene in den Vordergrund rücken, auch im Interesse des Automobilisten.

Ich bitte Sie, die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 gutzuheissen und dem Entwurf zum Bundesbeschluss zuzustimmen.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Titre et préambule, art. 1, 2

GesamtAbstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

32 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1994

CFF. Gestion et comptes 1994

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	01
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.011
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1995 - 18:15
Date	
Data	
Seite	450-453
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 950

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.