

n'y arrive cependant pas tout à fait puisque, par rapport à une commission d'enquête parlementaire, nos moyens d'investigation sont moindres – c'est une affaire de droit – et nous avons des difficultés dues à notre budget qui nous est compté. Par exemple, pour enquêter en régie propre sur ce qui se passe dans la Caisse fédérale de pensions, il faut disposer d'un budget que nous n'avons pas, entre 0,5 et 1 million de francs suisses, puisque les experts en deuxième pilier ne sont pas bon marché.

Ce que nous proposons au fond aujourd'hui, c'est de vous vendre un «Leitbild» retravaillé et de vous prier de supprimer un règlement ancien, celui du 2 mars 1972, devenu totalement obsolète. Cela a été annoncé en 1993, donc nous exécutons ici une figure imposée.

Ce que nous essayons de faire, avec le nouveau «Leitbild», c'est de mieux travailler avec la commission consoeur du Conseil des Etats, de faire, lorsque c'est possible, des groupes de travail conjoints – par exemple l'enquête sur «Rail 2000», et l'origine des pannes que nous pouvons déceler dans ce dossier fait l'objet d'un travail conjoint des Commissions de gestion des deux Conseils – et nous essayons, non pas de sortir de la routine, mais de canaliser les choses un peu croustillantes; c'est pourquoi M. Seiler Rolf vous a entretenus, de façon approfondie, de l'affaire Kabuga lors du débat sur le rapport de gestion pour ne pas faire de ce débat quelque chose de trop ennuyeux.

Autre volet, je serai extrêmement bref: nous aimerions substituer un petit paquet de pièces écrites à cet énorme paquet que nous manipulons maintenant ou, au fond, pour reprendre le terme que M. Oehler a employé ce matin, ce sont des décalques d'année en année. Je mets quiconque dans ce Conseil au défi de reconnaître s'il lit le rapport de gestion 1995 ou le rapport pour 1990, si on en maquille les dates.

Pour éviter cet énorme travail de pédalage dans du yogourt, nous aimerions rendre ces pièces plus significatives quant au contenu, plus lisibles quant au volume. Voilà ce que nous aimerions faire. Nous avons trouvé dans ce dessein la pleine collaboration de M. Couchepin, chancelier de la Confédération, que nous remercions, et la pleine collaboration de M. Kolier, conseiller fédéral, qui a un système de planification et de «controlling» moderne et qui met son expérience à notre disposition pour que d'ici un an, si nous sommes réels et encore en vie – il faut être prudent dans la vie –, nous ayons peut-être une discussion plus efficace.

Le président: La Commission de gestion vous propose de prendre connaissance de la version définitive des lignes directrices et d'abroger le règlement du 8 mai 1972 de la Commission de gestion.

Zustimmung – Adhésion

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)

Beschluss des Ständerates vom 6. Juni 1995
Décision du Conseil des Etats du 6 juin 1995

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

à trouver une belle unanimité au sein de la sous-commission d'abord, et de la Commission de gestion ensuite, car nous suivons de très près, durant toute l'année, les affaires des CFF. On peut même se demander si nous ne suivons pas ces affaires de trop près. Beaucoup de membres de cette sous-commission, que j'ai l'honneur de présider, certainement aussi la Direction générale des CFF, ont l'impression que nous nous voyons un peu trop souvent, et qu'on pourrait, au fond, très bien substituer un rythme bisannuel au rythme annuel de ce genre d'exercice, et jouer sur les complémentarités des Commissions de gestion des deux Conseils.

Cela dit, la belle unanimité quant au rapport de gestion se démarque quand même de la très forte préoccupation que ressent la Commission de gestion de votre Conseil quant à l'avenir des CFF. Nous avons l'impression qu'année après année, nous discutons des mêmes préoccupations, pour ensuite voter à une belle unanimité ou à une belle majorité le rapport de gestion, et pour réchauffer les préoccupations l'année suivante. Et ceci dure depuis des décennies. Ça ne nous paraît pas être une bonne méthode.

Côté affaires apparemment réjouissantes, nous avons pu constater une très forte augmentation de la productivité dont le rapport de gestion fait état. La productivité des CFF augmente de façon réjouissante, mais il y a une ombre au tableau, car le personnel ne se résorbe pas spontanément. Il y a passablement de prises de retraite anticipées, dites «administratives», qui sont onéreuses, car quelqu'un doit payer les pensions, qui sont socialement discutables puisque c'est une mise au rancart de travailleurs qui ont souvent, pendant des décennies, donné le meilleur d'eux-mêmes à la régie. Finalement, c'est quand même aussi indirectement créateur de chômage.

Le rapport de gestion fait également état d'un véritable effondrement de la productivité marchande de la régie. Certes, on augmente encore les tonnages, mais les prix de transport sont en chute libre en raison des déséquilibres fondamentaux entre le transport routier et le transport ferroviaire en ce qui concerne la tarification. Résultat: le rendement de la régie préoccupe de plus en plus, et amène cette année, vous l'aurez lu dans la presse, les CFF à planifier un véritable budget spécial de disette.

En commentant en commission ces réalités avec le concours de M. Wanner, ancien président de la Commission des transports et des télécommunications, nous avons constaté qu'on n'aura pas une amélioration de la situation financière des CFF si l'on ne trouve pas – c'est un peu évident, mais ça mérite quand même d'être dit pour le Bulletin officiel – un équilibre meilleur entre les prix que peut offrir le transport routier et les coûts qui sont ceux des CFF.

Quelques réflexions encore à l'adresse de M. Ogi, conseiller fédéral:

1. Depuis quelque temps, nous sommes surpris de l'habitude qu'a prise le système de commenter ou de voir commenté par la direction générale des CFF un rapport de gestion qui est au fond le rapport du conseil d'administration. Nous aimerions beaucoup, tout en saluant la disponibilité de ces messieurs de la Direction générale des CFF, que nous apprécions, avoir une fois l'honneur d'avoir – si j'ose dire – sous la main M. Kyburz en sa qualité de président du conseil d'administration.

2. Tout le monde parle maintenant, sans que l'on sache très bien si le chiffre est fondé, du trou béant dans les comptes des CFF, chiffré à 13 milliards de francs. Ce chiffre est suffisamment extraordinaire pour que vraiment personne ne sache très bien ce qu'il représente. Il nous semble qu'on a tendance à oublier que les CFF représentent – peut-être pas en termes marchands, mais en termes d'utilité, d'usage – une fortune considérable. Voici un réseau qui a 150 ans, qui est entretenu, qui est mis par chaque génération au goût du jour de la technologie. Cela représente quand même une valeur, et lorsqu'il faudra résorber d'une façon ou d'une autre, ne serait-ce même que comptablement, ce découvert de 13 milliards de francs, il faudra se souvenir de la valeur réelle de ces infrastructures.

Tschopp Peter (R, GE), rapporteur: Le rapport sur la gestion et les comptes des CFF pour 1994 n'a eu aucune peine

3. Enfin, nous avons eu le sentiment au sein de la Commission de gestion qu'il y a urgence à définir plus clairement la responsabilité, le champ d'action des innombrables instances de contrôle qui se penchent avec plus ou moins de bonheur sur les CFF. Même si vous laissez de côté la Commission de gestion, vous avez vraiment presque surdose d'organes de contrôle qui ont chacun un rôle éminent à jouer sans qu'on sache très bien lequel: vous avez le conseil d'administration des CFF, qui a des prérogatives extrêmement vastes; vous avez l'Office fédéral des transports, qui a son mot à dire; vous avez le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie et M. Ogi en personne; et en plus, sans parler du Parlement, de la Délégation des finances et de votre Commission de gestion, vous avez le Conseil fédéral.

Puisque nous trouvons, au sein de la Commission de gestion, depuis des décennies, qu'il faut clarifier ces différentes instances de contrôle pour s'assurer que des surcontrôles ne deviennent pas, à la longue, des absences de contrôle ou de la confusion, nous avons, le 23 mai 1995, décidé à l'unanimité de présenter une motion (95.3201) qui demande précisément, et dans les meilleurs délais, clarification de ce côté-là (cf. ci-après). Si vous avez bien examiné la documentation, vous avez constaté que le Conseil fédéral, dans sa séance du 19 juin 1995, a décidé d'accepter notre motion. Nous sommes donc satisfaits, pour autant que M. Ogi, conseiller fédéral, puisse nous assurer que la suite à cette motion sera, cette fois-ci, donnée avec diligence, et que cette motion ne connaisse pas le sort de la motion 86.494 Schmidhalter qui, il y a des années déjà (BO 1986 N 1475), demandait la même chose. En effet, cette motion avait été transmise par les deux Conseils, mais elle s'est perdue quelque part, dans un tiroir, dans les oubliettes.

Wanner Christian (R, SO), Berichterstatter: Wenn wir die Rechnung der SBB betrachten, so drängt sich fast unweigerlich der Vergleich zwischen dem halbvollen und dem halbleeren Glas auf: Wäre ich ein Pessimist und nicht vom Stellenwert des öffentlichen Verkehrs überzeugt, so müsste ich unweigerlich vom halbleeren Glas sprechen. Warum ich dies nicht tue, hat gleich mehrere Gründe:

Zum einen ist das Ergebnis der SBB wohl schlecht, aber nicht katastrophal; das muss auch einmal gesagt werden. Die Generaldirektion der SBB, die unseren Dank und unsere Anerkennung verdient, unternimmt alles, um die Probleme, namentlich auch im jetzt laufenden Jahr, in den Griff zu bekommen. Die bereits eingeleiteten Massnahmen zur Verbesserung des Rechnungsergebnisses beginnen zu wirken, brauchen letztlich aber auch politische Geduld. Die bereits in Ausführung begriffenen und die beschlossenen Infrastrukturausbauten werden mittelfristig einen rationelleren Betrieb und damit Kosteneinsparungen ermöglichen. Allerdings stellen sich hier die Frage des Masses und die der finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand.

Gestatten Sie mir zwischendurch eine persönliche «Querbemerkung»: Wenn schon eine Etappierung der Neat, dann zuerst den Löttschberg, weil wir dort schneller und viel billiger sind.

Dies alles darf uns nicht davon abhalten, die nach wie vor bestehenden, grossen Probleme der SBB zu lösen, um zu verhindern, dass die SBB in eine Situation hineingeraten, die politisch nicht mehr haltbar ist. Das ist für mich als ehemaligen Präsidenten Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen am Ende meiner parlamentarischen Tätigkeit eine echte Sorge.

Nun aber zur SBB-Rechnung selber: Die Überprüfung durch die Atag hat ergeben, dass die Rechnungsführung der SBB korrekt ist. Sie mögen das als banale oder selbstverständliche Feststellung ansehen, aber Ihre Finanzkommission stellt das zusammen mit der Atag fest, und das ist letztlich das Wesentliche. Wegen der Mehrwertsteuer wurde und wird der Ertragsanteil 1995 möglichst knapp gehalten, Rückstellungen für die Mehrwertsteuer sind keine vorgesehen.

Dies aus dem einfachen Grund, weil zurzeit bestritten ist und untersucht wird, wieviel von den Einnahmen aus der Mehr-

wertsteuer die SBB dem Eidgenössischen Finanzdepartement schulden.

Der Redlichkeit halber sei hier gesagt, dass in bezug auf Tarifierhöhungen die Schmerzgrenze erreicht ist und dass vermutlich jede weitere Tarifierhöhung nach oben einen letztlich negativen Einfluss auf kommende Rechnungsergebnisse der SBB haben wird.

Die Atag Ernst & Young stellt zudem fest, dass das Rechnungsergebnis als «nicht zu gut» ausgewiesen ist, und beurteilt die SBB-interne Revision als sachgerecht. Allerdings, so wird festgestellt, fehle eine systematische Risikobeurteilung und eine entsprechende Vorgehensweise. Hier besteht Handlungsbedarf.

Die wirtschaftliche Tätigkeit der SBB erfolgte unter schwierigen Rahmenbedingungen. Der Ertragseinbruch im Güterverkehr infolge tiefer Tarife schlug ausserordentlich stark zu Buche. Die Zukunftsaussichten, namentlich im Wagenladungsverkehr, können nicht als gut bezeichnet werden. Im Gegensatz dazu hat der Personenverkehr eine an und für sich erfreuliche Entwicklung hinter sich. Die erwähnte Einschränkung gilt höchstens in bezug auf eine kommende Tarifpolitik. Zum Schluss möchte ich den Dank nicht verschweigen. Trotz hoher Defizite ist bei den SBB gute Arbeit geleistet worden. Dies gilt nicht nur – wie bereits erwähnt – für die Generaldirektion, sondern für sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB.

Allerdings dürfen wir die Augen nicht davor verschliessen, dass die Bahnreform entschlossen und innert nützlicher Frist vorangetrieben werden muss. Daran müssen alle interessiert sein: die SBB, ihre Beschäftigten, das Parlament, der Bundesrat und namentlich auch die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

In diesem Sinne beantragt Ihnen Ihre Finanzkommission, der SBB-Rechnung 1994 zuzustimmen.

Narbel Jean-Marc (L, VD), rapporteur: Sur le plan des comptes, l'exercice 1994 a été particulièrement difficile pour les CFF.

Difficile pour les produits, tout d'abord. Le trafic voyageurs enregistre un record de voyageurs transportés, mais malheureusement la baisse de la conjoncture et celle du trafic international ne permettent pas aux recettes de progresser de manière comparable. Quant au trafic marchandises, la dégradation de la situation économique est la cause d'une véritable catastrophe. La guerre des prix fait rage, les conséquences financières sont douloureuses, le tonnage transporté augmente de près de 8 pour cent, alors que les produits correspondants diminuent de 5 pour cent. On constate que les prix ont baissé d'environ 15 pour cent en 1994 par rapport à 1993. La formule de Cargo Domicile SA devra être modifiée faute d'une rentabilité suffisante.

Je disais exercice difficile pour les produits, mais il l'est également pour les charges. La Direction générale des CFF a entrepris une importante compression des effectifs du personnel. Réussir à réduire les effectifs en une année de 2000 postes, soit de près de 5 pour cent, demande des efforts considérables. Il en résultera à l'avenir des économies substantielles, mais pour l'exercice 1994, ce ne sont que des charges dues à ces mesures qui grèvent les résultats de l'exercice. Les charges ont pu être contenues dans une enveloppe comparable à celle de l'an passé. Grâce à des produits exceptionnels de 120 millions de francs, le résultat de l'exercice est dans la cible budgétaire, soit un déficit de 198 millions de francs.

La Commission des finances vous propose d'accepter les comptes des CFF pour 1994. Nous tenons toutefois à vous faire part de trois inquiétudes quant à la situation financière des CFF:

1. Les CFF ne sont pas en mesure de financer le moindre centime par rapport à leurs investissements. Rappelons que ceux-ci ont représenté l'an dernier une dépense de plus de 2 milliards de francs et que les investissements relatifs aux transversales alpines ne sont pas compris dans ce montant.
2. L'évolution actuelle du trafic se révèle catastrophique: 1995 sera une année extrêmement difficile, le budget 1995

ne sera certainement pas atteint pour les produits, et l'introduction de la TVA pénalise encore la situation financière des CFF.

3. La charge financière pour la Confédération s'accroît d'année en année. Selon le message du Conseil fédéral, le versement total de la Confédération pour les CFF s'élève à 2,4 milliards de francs. Vous me permettrez d'aller un peu plus loin pour déterminer quelle est la charge pour la Confédération du ménage des CFF en analysant d'une manière générale la situation financière des CFF.

La charge totale peut se déterminer ainsi: charge d'exploitation, 6,5 milliards de francs; investissements, 2 milliards de francs; total, 8,5 milliards de francs. Face à ces dépenses, quels produits réels enregistre-t-on? Trafic voyageurs, 1,7 milliard de francs; trafic marchandises, 1,1 milliard de francs; autres produits, 900 millions de francs; soit, au total, 3,8 milliards de francs. On constate donc que 4 milliards de francs ne sont pas couverts en matière de transports publics, et c'est la Confédération qui couvre la presque totalité de ce manco.

Nous sommes conscients que cette charge est l'un des facteurs qui rend la situation des finances fédérales encore plus précaire. Faute d'une amélioration rapide de la conjoncture, la situation financière des CFF obligera à réexaminer les missions données à la grande régie pour éviter de trop fortes répercussions sur le ménage fédéral. Faute d'un réexamen rapide, nous pensons que la situation des CFF est par trop douloureuse pour les finances fédérales et que des mesures rapides doivent être prises.

Leuenberger Ernst (S, SO): Die sozialdemokratische Fraktion stimmt der SBB-Rechnung und dem Geschäftsbericht zu. Ich möchte vier Punkte hervorheben, um hier ein bisschen einen mittleren Schnellzug zu veranstalten:

1. Uns ist aufgefallen, dass in dieser Rechnung die Leistung der SBB im Güterverkehr, wenn man die Tonnenkilometer nimmt, um zirka 10 Prozent zugenommen hat. Als Gegenstück dazu ist uns aufgefallen, dass die Erträge aus dem Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr um 5 Prozent abgenommen haben.

Wir alle oder die meisten von uns sind, waren und werden der Meinung sein, dass es sinnvoll ist, aus ökologischen, aber auch aus anderen Gründen, möglichst viele Güter auf der Schiene zu transportieren. Wenn wir nun die Rahmenbedingungen anschauen, die zu diesem Resultat führen, das ich eben zitiert habe, müssen wir, die wir sozusagen die Aktionärsversammlung der SBB sind, sagen, dass wir Zyniker sind, ein Unternehmen auf einen Markt zu schicken, auf dem es de facto gar keine faire Chance hat. Bundesrat Ogi wird möglicherweise darauf antworten und sagen, er hätte ja erste Vorkehren getroffen, um diese Rahmenbedingungen zu verbessern. Wir möchten ihn auf diesem Wege mit aller Kraft und allem Nachdruck ermutigen. Es ist auch nötig, dass man den SBB sagt, sie sollten auf ihrem Weg weiterfahren und versuchen, möglichst viele Güter zu transportieren.

2. Bahnreform: Ich habe in einem anderen Zusammenhang an diesem Pult gesagt, dass Unternehmensreformen nicht das erste Ziel und den ersten Zweck haben, Angst, Schrecken, Unsicherheit und Ungewissheit zu verbreiten, sondern Reformen haben an sich den Sinn, etwas zu verbessern. Herr Bundesrat, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB sind schon ein wenig erschrocken, als sie plötzlich den Eindruck hatten, in Ihrem Departement herrsche nun vollends die «imagination au pouvoir» und man habe den Weg verlassen, mit Sorgfalt, Bedacht und Behutsamkeit nötige, vielleicht dringende Reformen an die Hand zu nehmen. Niemand hat etwas gegen Kostenrechnung, niemand hat etwas dagegen, dass man weiss, wo was wieviel kostet, aber bei den Bahnen, bei den SBB, organisatorische Phantome aufzubauen, hat wohl keinen Sinn. Sie kennen das böse Wort, das in Eisenbahnerkreisen zirkuliert: Seit es so viele Doktoren in der Leitung der Bahnen und in der Aufsicht über die Bahnen hat, sind die Bahnen krank.

3. Mit einiger Sorge stellen wir fest, Herr Bundesrat, dass die beiden Bundesunternehmungen SBB und PTT offenbar ge-

denken, in einem Teilbereich für die einen, in einem wichtigen Bereich für die anderen, miteinander in Konkurrenz zu treten; ich denke an den Telecom-Bereich. Ich verschweige Ihnen nicht, dass uns dieser Umstand Sorge bereitet. Herr Bundesrat, wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie koordinierend eingreifen würden, bevor sich die beiden Brüder oder die beiden Schwestern vollends in die Haare geraten.

4. Personalabbau: Alle Jahre wieder wird mindestens ein Tausender serviert. Ich wiederhole das, was ich bei den PTT gesagt habe: Rationalisierung kommt den Managern immer dann in den Sinn, wenn die Wirtschaft eh schon in einer Rezessionsphase ist. Dann machen auch die Bundesbetriebe bei der Produktion von erwerbslosen Personen mit, indem sie Arbeitsplätze abbauen.

Was uns in diesem Fall im Personalsektor speziell Kummer bereitet, ist etwas, das heute nachmittag hier bereits zitiert wurde. Ein Ratsmitglied hat den Präsidenten der Generaldirektion SBB zitiert. Dieser habe im Sinn, die Pensionskasse für das SBB-Personal umzuwandeln und möchte – so ist er hier, notabene unwidersprochen, zitiert worden – vom Leistungs- zum Beitragsprimat übergehen. Ich habe bisher immer gemeint, der Bund hätte in etwa ein einheitliches Personalrecht. Ich bin Ihnen, Herr Bundesrat, sehr dankbar, wenn Sie zu dieser Äusserung Stellung nehmen. Ich vermute, dass das betreffende Ratsmitglied vielleicht gehört hat, der Präsident der Generaldirektion SBB habe sich einmal dahingehend geäußert, dass er sich vorstellen könnte, für gewisse Kaderpositionen könnte ein solcher Systemwechsel vorgenommen werden. Dort sind ja die Einkäufe bei Beförderungen, vor allem in fortgeschrittenem Alter, relativ teuer. Im übrigen halten wir nichts von diesem Gedanken und halten ihn für übereilt.

Zum Abschluss noch etwas Erfreuliches: Aus Zeitungen zitiert ist immer gefährlich, aber immerhin ist uns heute eine Zeitschrift aufgelegt worden, die rapportiert, ein österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung habe die Wertschöpfung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in Österreich, in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz untersucht und sei zum Schluss gekommen, dass die Wertschöpfung in Österreich pro Kopf etwa 24 000 Franken betrage, bei der Deutschen Bahn etwa 36 000 Franken, bei den SBB hingegen 67 000 Franken. Wenn diese Statistik stimmt – und ich hoffe es von ganzem Herzen –, so möchte ich das immerhin als etwas Erfreuliches gewertet haben.

Ich hoffe, dass auch Sie, Herr Bundesrat, mit uns dazu kommen, dem Personal der Schweizerischen Bundesbahnen für die grosse Leistung, die in diesem nicht sehr guten Jahr 1994 erbracht worden ist, zu danken.

Stalder Fritz (D, BE): Die SD/Lega-Fraktion empfiehlt auch Ihnen, diesem Bericht zuzustimmen.

Nur vom finanziellen Standpunkt aus betrachtet, können dieser Bericht und die Rechnung niemals befriedigen. Einmal mehr muss man aber dieses Geschäft als Ganzes in den richtigen Rahmen stellen. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind ein Dienstleistungsbetrieb. Dieser Name sagt bereits alles. Von den SBB werden also Dienstleistungen erwartet, welche der Allgemeinheit zugute kommen. Niemals sind Rendite und Kapitalertrag in den Vordergrund zu stellen, sondern der Dienst an der Bevölkerung und an der Wirtschaft.

Trotzdem muss gefordert werden, dass diese Dienstleistungen zu möglichst günstigen Konditionen erbracht werden. Wenn wir das Betriebsergebnis ins richtige Licht rücken, dürfen wir befriedigt zur Kenntnis nehmen, dass sich die erbrachten Leistungen sehen lassen können. Personal und Betriebsleitung gebührt dafür Dank und Anerkennung.

Betrüblich ist, dass sich das trotz erheblicher Mehrleistungen im Personen- und im Güterverkehr frankennässig nicht niederschlägt. Offenbar können der freie Wettbewerb und die Regulierung nicht immer und überall Wunder wirken. Allerdings dürfen wir trotz des unbefriedigenden Rechnungsergebnisses nicht davon abrücken, uns zu den SBB zu bekennen. Auf die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs sind Gesellschaft und Wirtschaft dringend angewiesen. Wir müs-

sen fordern, dass diese Leistungen möglichst kostengünstig angeboten werden, dass die Reisezugleistungen in genügendem Ausmass angeboten werden, dass die Reisezeiten gegenüber dem Privatauto konkurrenzfähig sind und dass der öffentliche Verkehr dort, wo ein Schienenweg existiert, nur nach Überprüfung aller Aspekte (Reisezeiten) von der Schiene auf die Strasse verlagert wird.

Der öffentliche Verkehr verdient unser Vertrauen, insbesondere die SBB. Die SBB haben Zukunft. Denken wir an die Volksentscheide betreffend «Bahn 2000», Neat und Alpen-Initiative. Es liegt an uns, die SBB in eine gesicherte Zukunft zu führen.

Gadient Brigitta (V, GR): Das Ergebnis ist sicher immer noch alles andere als erfreulich, aber die Anstrengungen, die die SBB in dem ihnen gesetzten engen Rahmen bereits unternommen haben, sind anzuerkennen. Es wird an uns liegen, diesen Rahmen beim neuen Leistungsauftrag entsprechend zu verbessern und anzupassen. Das erscheint insofern zwingend, als das nun seit Jahren angewandte System des Leistungsauftrages die in dasselbe gesetzten Erwartungen nicht erfüllt hat.

Es ist freilich nicht Sache und Aufgabe des Parlamentes, operationelle Unternehmenspolitik zu betreiben. Was uns jedoch besonders betreffen muss, ist die Tatsache des überdurchschnittlichen Wachstums der Bundesleistungen an die SBB und deren weiter ansteigende Verschuldung, und das insbesondere im Zeitpunkt reduzierter finanzieller Leistungsfähigkeit des Bundes. Der Schlussbericht der Groupe de réflexion über die Zukunft der SBB hat die hauptsächlichsten Probleme aufgelistet. Unternehmensreform, Struktur- und Sanierungsmaßnahmen müssen zügig erarbeitet und umgesetzt werden. Die SBB werden ihre Anstrengungen in Zukunft noch konsequenter fortsetzen und insbesondere die vorhandenen Kapazitäten noch mehr optimieren müssen. Gleichzeitig gibt es aber unverzichtbare Massnahmen, die nicht nur nach Wirtschaftlichkeitskriterien umsetzbar sind:

1. Die Sicherheit: Bedingt durch eine Reihe schwerer Unfälle ist die Sicherheit bei den SBB 1994 zu einem dominierenden Thema geworden. Es ist unseres Erachtens richtig, dass die Sicherheitsfrage thematisiert wird. So findet insbesondere die Produktivitätssteigerung dort ihre Grenzen, wo es um Sicherheit geht. Die GPK konnte zur Kenntnis nehmen, dass die SBB in einem Zwölfpunkteprogramm die Sicherheit in Zukunft nochmals verbessern wollen. Vor allem für die anstehenden Grossprojekte, wie Alptransit, ist nun ein umfassendes Sicherheitskonzept unabdingbar. Die Sicherheitsfragen haben einen Einfluss auf die Konzeption der Tunnels und müssen deshalb rechtzeitig geklärt werden. Dabei können auch die bei Kernanlagen gemachten Erfahrungen beigezogen und es kann auf die diesbezüglichen Erkenntnisse abgestützt werden.

2. Der Lärmschutz: Auch an die SBB werden im Umweltbereich zusätzliche Forderungen gestellt. Dabei steht der Lärmschutz im Vordergrund; eine Bestandesaufnahme sowie ein Sanierungsprogramm sind in Ausarbeitung. Im Mittelfristplan 1996–2000 sind namhafte Mittel zur Lärmsanierung vorgesehen.

Auch damit werden allerdings die von der Gesetzgebung vorgegebenen Ziele noch nicht erreicht. Statt sich einseitig auf Planung und Bau meterhoher Lärmschutzwände auszurichten, sollten auch alternative Lösungen gesucht werden. Dabei ist insbesondere die Beteiligung der Schweiz am europäischen Forschungsprogramm Euro-écran anzustreben.

3. Tourismus: In seinen Ausführungen zum Geschäftsbericht der SBB hat der Präsident der Generaldirektion in der GPK unter den negativen Punkten u. a. auf die Probleme beim internationalen Verkehr und Tourismus hingewiesen. Ich möchte aber klar festhalten, dass dazu nicht nur die Währungssituation, also der hohe Schweizerfranken, beiträgt.

Dazu tragen verschiedene andere Schwachstellen im öffentlichen Verkehr mindestens ebenso stark bei; Schwachstellen, die mit Blick auf die Zukunft der SBB und des Schienenverkehrs Sorge bereiten; Schwachstellen, welche die SBB selber gezielt und sofort angehen sollten: Da ist einmal eine

einseitige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zugunsten der Zentren und zu Lasten der Randregionen, wodurch besonders auch Tourismusgebiete betroffen sind. Ich denke dabei ganz konkret an schlechtere Verbindungen in die Randregionen, den Abbau direkter internationaler Verbindungen oder das Fehlen umsteigefreier Verbindungen. Eine zweite Schwachstelle ist die fehlende Bereitschaft der SBB, neue Lösungen im Sinne betrieblicher Zwischenstufen – wie z. B. die Einsetzung von Flügelzügen oder von alternierenden Direktverbindungen, wie im Abstimmungsbüchlein zu Bahn 2000 versprochen – zu suchen. Mit derartigen Konzepten könnten auch die gerade erwähnten Probleme mit Bezug auf die Bedienung der Randregionen entschärft werden. Mit Blick auf die bedeutenden Bundesleistungen, welche den SBB zufließen, darf solches erwartet werden.

Schliesslich noch ein praktischer Hinweis auf den Kauf von Billetten. Besonders für Touristen aus dem Ausland wären Verbesserungen wie z. B. eine gesamtschweizerische Wertkarte nötig und sofort machbar. Derartige Systeme wurden im Ausland an verschiedenen Orten erfolgreich eingeführt und verbessern das Dienstleistungsangebot. Gefordert für die Zukunft sind noch innovativere und flexiblere SBB, die es verstehen, sich rasch an den Bedürfnissen des Marktes zu orientieren und vorausschauend zu disponieren.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen namens der SVP-Fraktion, dem Geschäftsbericht der SBB sowie der Motion der GPK, welche die nötigen Vereinfachungen und Verbesserungen im Aufsichtsbereich bringen soll, zuzustimmen.

Frey Walter (V, ZH): Die SVP-Fraktion empfiehlt Gutheissung des Geschäftsberichts und der Rechnung der SBB.

1994 haben die SBB mit 2000 Leuten weniger mehr gearbeitet, d. h. mehr Personen und Güter transportiert und trotzdem finanziell schlechter abgeschlossen als 1993. Die Zuwachsrate der Bundesbelastung betrug insgesamt 9,4 Prozent. Die Schuldenlast ist auf 13 Milliarden Franken gestiegen.

Wir alle wissen: So darf und kann es nicht weitergehen. Die tüchtige SBB-Führung und ihre Mitarbeiter haben endlich klare Zielsetzungen und Rahmenbedingungen verdient, damit sie effizient Gegensteuer geben können. Bürgerinnen und Bürger dieses Landes wollen Antworten in bezug auf Leistung und Kosten des öffentlichen Verkehrs. Das neue Leitbild und ein Finanzierungsplan sind überfällig. Wann liefert der Bundesrat die Grundlage? Wann und was entscheidet das Parlament? Das scheinen mir die Grundfragen zu sein, die wir zu beantworten haben.

Die SVP-Fraktion dankt den SBB-Mitarbeitern für ihre unter schwierigen Bedingungen erbrachte gute Leistung.

Dreher Michael (A, ZH): Kritik an der Betriebsführung der SBB zu üben hiesse, den Sack zu schlagen und den Esel zu meinen. Es dürfte unbestritten sein, dass angesichts des engen politischen Korsetts, welches den SBB verpasst wurde und in dem sie ihre Betriebsführung abwickeln müssen, kaum noch viel Spielraum übrig bleibt. Ordnungspolitisch stelle ich lediglich zur Debatte, wie man eine «Bahn 2000» finanzieren will, wie man eine Neat finanzieren will, wenn die gegenwärtigen Tarife schon für den laufenden Betrieb nicht ausreichen und mit hohen Steueraufwendungen gedeckt werden müssen. Was hier betrieben wird, ist Planwirtschaft, Umverteilung über Bahnsubventionen, was keine Schmälerung des Ansehens der unternehmerischen Leistung der SBB-Führung ist, sondern eine Tatsachenfeststellung. Wie das weitergehen soll, darüber werden wir uns wohl in den nächsten Jahren zu unterhalten haben. Die Quittung wird eines Tages präsentiert werden.

Ich habe Ihnen jetzt mein Votum vom 8. Juni 1989 vorgelesen. Die Quittung ist inzwischen eingetroffen. Am 25. Februar 1989 hat die Freisinnig-demokratische Partei in ihrer Analyse der Auto-Partei geschrieben: «Die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind heute ausserhalb der AP kein Diskussionsthema. Man kann aber voraussagen, dass sie eines werden und dass die Kostenexplosion im Gesundheitswesen hier ihre Parallele finden könnte. Ein Indiz ist die Verschlech-

terung der Finanzlage der SBB trotz höherer Frequenzen. Es ist Aufgabe der FDP, darüber zu wachen, dass der öffentliche Verkehr kein Fass ohne Boden wird.» Die FDP hat aber nicht gewacht. 1989 betrug die Schulden der SBB zwar bereits 6695 Millionen Franken, Ende 1994 waren es 13 000 Millionen.

Ich höre das Gejammer also seit 1988; ich höre dauernd, dass es so nicht weitergehen könne. Ja, wie lange soll es dann noch «so nicht weitergehen können»? Wann wollen Sie endlich Abhilfe schaffen? Ich kann eigentlich nur lachen dazu. Was ich einmal hören möchte, wäre ein klares Wort von der SBB-Führung. Es müsste lauten: Wir können ein Netz noch in dem und dem Umfang betreiben – und wenn eine Region, ein paar Gemeinden, die Aufrechterhaltung einer unrentablen, hochdefizitären Linie wünschen, sollen sie es selber bezahlen, mit ihren lokalen Steuereinnahmen. Dann käme die Gesundheitskrümpfung von selbst zustande.

Ich erinnere Sie an die skandalöse Seetalbahn im Aargau, wo man für 700 Millionen Franken eine Schienenstrecke sanieren will, deren Einnahmen sich im Jahre 1990 auf etwas mehr als 3 Millionen Franken brutto belaufen haben. Da kann man doch nicht mehr von Investitionen reden, das ist nichts anderes als eine Verlüderung von Steuergeldern.

Wenn es jedoch darum geht, Linien stillzulegen und Busse einzusetzen, dann reisen die betroffenen Gemeindehonoratioren mit dem Auto an und beschwören die SBB-Führung, doch ja diese Lokallinie nicht untergehen zu lassen, weil damit immer ein Abbau an Lebensqualität verbunden sei. So geschehen bei den Linien Schaffhausen–Konstanz oder Winterthur–Stein am Rhein. Die Kosten hängt man den SBB an, und wenn diese handeln wollen, erfolgt politischer Druck. Man muss einmal zur Kenntnis nehmen, dass etwa 85 Prozent der steuerzahlenden Haushalte in diesem Lande motorisiert sind und dass wir uns auf einige wenige leistungsfähige, rentable Linien werden beschränken müssen – nicht wollen, sondern müssen!

Die finanziellen Rahmenbedingungen werden in den nächsten Jahren so eng werden, dass eine deutliche Sprache nötig ist: Man kann die Vergangenheit beschwören, solange man will, es wird dazu kommen, dass gehandelt werden muss. Das heisst: Rückzug aus der Fläche; das heisst möglicherweise auch: weiterer Abbau an Personal; und das heisst vor allem: Entpolitisierung des Transportwesens.

Es ist doch grotesk, dass wir über die Rechnung einer Firma abstimmen, die Telefone betreibt, Briefe und Zeitungen verteilt, dass wir über die Rechnung einer Firma abstimmen, die Güter und Personen transportiert. Wir stimmen doch auch nicht über die Jahresrechnung von Setz-Transporte oder Giezendanner oder Welte-Furrer ab!

Es wird in den nächsten Jahren dazu kommen, dass wir betreffend die Deregulierung, die immer wieder beschworen wird, sobald man neue Regelungen einführen will, politische Weichen stellen müssen – nicht weil wir wollen, sondern weil uns die Umstände dazu zwingen!

Man kann sagen, das sei ein extremer Standpunkt, aber die Marktkräfte diktieren das nun einmal. Sie kennen die Zahlen, ich habe sie genannt: Seit 1989 sind die Schulden von 6,7 auf 13 Milliarden Franken gestiegen. Das Parlament hat diese Schuldenwirtschaft immer gutgeheissen.

Man hat immer mit schweren Bedenken gesagt: Da muss aber wirklich etwas geschehen! Nur ist nie etwas geschehen. Ich weiss nicht, ob es daran liegt, dass drei Viertel oder vier Fünftel der Ratsmitglieder in diesem Hause ein Generalabonnement geschenkt kriegen und dadurch in ihrer Kritikfreudigkeit etwas gehemmt sind als diejenigen, die darauf verzichten und sich so wie viele andere Leute auch in der Schweiz verschieben. Ich weiss es nicht.

Aber der Umstand, dass man im Prinzip eine Erhöhung des Schuldenberges um 6 Milliarden Franken in nur sechs Jahren in Kauf genommen hat, dass wir mit der Neat in ein Finanzdesaster hineinschlittern werden, wenn nicht Gegensteuer gegeben wird, muss doch Warnung genug sein. Man kann nicht mehr tun, als zu sagen: Es müssen politische Weichen gestellt werden!

Ich wiederhole mich jetzt: Das geht nicht gegen die SBB-Führung. Da reden das Parlament und die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hinein, es gibt eine Subkommission SBB der Finanzkommission. Alle glauben zu wissen, wie man es macht – und ständig überall der Druck der Regionen, Kantone usw., wenn es darum geht, Güter und Personen von A nach B zu verschieben. Dafür habe ich kein Verständnis. Das ist nicht die Art der Deregulierung des ausgehenden 20. Jahrhunderts.

Es gibt Beweise genug, dass es funktioniert. In Japan gibt es mittlerweile viele Privatbahnen. Die japanischen Staatsbahnen mussten 1986 – ich hatte 1989 darauf hingewiesen – für 260 Milliarden Franken saniert werden. Man hat für den halben Betrag Grundstücke verkauft – damals waren die Grundstückspreise in Tokio und Umgebung noch oben – und für die weiteren 140 Milliarden Franken die Rechnung dem Steuerzahler geschickt. Die Verschuldung pro Japaner war damals, als man sanieren musste, etwa gleich hoch wie die der SBB pro Einwohner dieses Landes heute.

Wir haben seinerzeit dem SBB-Budget nicht zugestimmt. Wir werden vernünftigerweise der Rechnung, auch wenn sie richtig zusammengezählt ist – an der unternehmerischen Leistung mit dem engen Rahmen, ich hoffe, das klar genug dargestellt zu haben, üben wir keine Kritik –, nicht zustimmen können und uns folglich der Stimme enthalten, wie wir das schon bei der Staatsrechnung getan haben.

Meier Hans (G, ZH): Schaut man nur die Rechnung 1994 der SBB an, so scheinen für unsere Bundesbahnen etwas bessere Zeiten anzubrechen. Die Unternehmenseffizienzrechnung schliesst zwar mit einem Fehlbetrag von 198 Millionen Franken ab. Aber das sind immerhin 6 Millionen Franken weniger als budgetiert. Auch verzeichnen die SBB ein neues Rekordergebnis im Personenverkehr, und die transportierten Mengen im Güterverkehr haben gegenüber 1993 sehr stark, um gegen 8 Prozent, zugenommen. Leider hält der Ertrag mit der Mengenentwicklung, besonders im Güterverkehr, nicht Schritt. Die Ungleichung «Je mehr Güter transportiert werden, desto grösser ist der Fehlbetrag» ist aber eine Folge der Marktsituation mit ihren Überkapazitäten, neuen Anbietern und dem gnadenlosen Preiskampf auf der Strasse. Erstmals seit 1977 konnten die SBB den Personalaufwand senken. Dies wurde aber nur durch einen Abbau von rund 2000 Stellen erreicht. Wenn nun der Bundesrat in seiner Botschaft schreibt, er verlange, dass die SBB die eingeleiteten Rationalisierungsmassnahmen noch konsequenter weiterführten, erfüllt uns Grüne dies mit Sorge. Anstatt dass wir Politiker versuchen, den SBB faire Wettbewerbsbedingungen zu bieten, verschreibt die Politik den Bundesbahnen einzig eine tüchtige Durchrationalisierung, um so gegenüber den übrigen Verkehrsträgern wieder wettbewerbsfähig zu werden.

Jüngstes Beispiel ist die stiefmütterliche Behandlung bei der Mehrwertsteuer: Die Umsätze aus Beförderungen im internationalen Luftverkehr beispielsweise sind von der Steuer befreit. Im Gegensatz dazu müssen die Umsätze im internationalen Schienenverkehr, soweit sie schweizerische Strecken betreffen, versteuert werden. Diese ungleiche steuerliche Belastung des internationalen Personenverkehrs führt zu Wettbewerbsverzerrungen mit entsprechenden nachteiligen finanziellen Auswirkungen für die Bahnen.

Solange wir die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe nicht einführen, können die Bahnen dem Güterverkehr auf der Strasse nur mit Dumpingpreisen die Stirne bieten. Sollten sogar einmal die Vierzigtöner freie Fahrt bekommen – illegalerweise fahren schon viele davon in der Schweiz herum –, werden die Bahnen im Güterverkehr total ins Abseits gedrängt. Solange auch die Konkurrenz mit viel zu billigem Treibstoff herumfährt – der internationale Flugverkehr mit lächerlichen 25 Rappen pro Liter! – haben die SBB ungleich lange Spiesse, und das vom Bundesrat verlangte Durchrationalisieren wird zu einem «Zu-Tode-Rationalisieren» werden.

Herr Dreher hat es erwähnt: Zuerst kommen die Nebenlinien dran, dann der Regionalverkehr. Das grosse Ticket wird Jahr

für Jahr reduziert. Aber ich bin überzeugt, dass das Schweizervolk das Szenario, das uns Herr Dreher geschildert hat, nicht zulassen wird.

Ganz schlecht ist der Ausblick ins Jahr 1995: Bereits haben die SBB ein Notbudget erstellt, bereits wurde das Personalbudget nochmals um 900 Leute herabgesetzt. Auch werden weitere Liegenschaften verkauft. Mit anderen Worten: Das Familiensilber wird angetastet, obwohl die Preise auf dem Liegenschaftsmarkt schlecht sind. Ich befasse mich nun schon seit einigen Jahren mit Budget, Rechnung und Geschäftsbericht der SBB. Es sind stets die gleichen Probleme, die diskutiert werden, ohne dass wir sie lösen können – ohne dass wir sie lösen wollen! Solange wir Politiker die Rahmenbedingungen der SBB nicht ändern, solange kann auch die beste Generaldirektion keine positive Rechnung vorlegen.

Die Stunde der Wahrheit, wie Herr Bundesrat Ogi zu sagen pflegt, wird bald kommen. Das politische Leitbild der SBB verlangt von uns die Anpassung der rechtlichen Grundlagen, insbesondere eine Revision des SBB-Gesetzes. Verlangt wird aber auch eine einmalige Entschuldungsaktion aller in der Bilanz erfassten Schulden gegenüber dem Bund und gegenüber der Personalhilfskasse. Diese Diskussionen werden zeigen, welchen Stellenwert der öffentliche Verkehr und die SBB in diesem Parlament haben.

Die grüne Fraktion wird dem Bundesbeschluss über die Rechnung und dem Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 zustimmen.

Zwygart Otto (U, BE): Die LdU/EVP-Fraktion ist für Zustimmung zum Bundesbeschluss über den Geschäftsbericht und die Rechnung der SBB für 1994.

Auf den ersten Blick kann man eigentlich den SBB ein dickes Kompliment machen. Sie haben gut gearbeitet, bei schwieriger Ausgangslage. Diese Grundaussage muss aber relativiert werden: Eigentlich ist – wie die Vorredner festgestellt haben – die Lage beunruhigend, denn die Schere zwischen Aufwand und Ertragslage hat sich weiter geöffnet. Auf einen Nenner gebracht: Das Ergebnis unserer Bundesbahnen ist nicht schön. Es wurde im vorgegebenen Rahmen das Mögliche erreicht, aber im stark umkämpften Verkehrsmarkt geraten die Bahnen je länger, desto mehr zwischen Hammer und Amboss. Wie mit einem Seitenblick festzustellen ist, hat sich die Situation in diesem Jahr noch verschärft. Ich nehme an, dass Herr Bundesrat Ogi dazu etwas sagen wird.

Nun, man versucht zu korrigieren. Im Vordergrund steht natürlich das Sparen. Aber wie? Rationalisierung wird verlangt. Aber auch Rationalisierung hat ihre Grenzen. Die Personalproblematik darf in diesem schwierigen Umfeld mit der grossen Zahl an Arbeitslosen nicht unbeachtet bleiben. Wenn man rationalisiert, soll überflüssiges Fett weg. Aber wo ist die Grenze? Wenn das Fett weg ist, wird auch die Muskulatur abgebaut, und am Schluss bleibt das blanke Gerippe, und dann ist ein solches Wesen nicht mehr lebensfähig. Dazu ist natürlich vor allem festzuhalten, dass hier, wenn wir die gesamte Politik betrachten, auch die Umwelt eine Rolle spielt respektive die Überlastung der Strassen. Es ist darum eine ernste Frage: Wo ist die Grenze der Rationalisierung überschritten, damit es nicht zur Beerdigung der SBB kommt?

Der öffentliche Verkehr kann nicht wie die Privaten Nischenpolitik betreiben. Das Grundangebot im gesamten flächendeckenden Bereich ist einerseits grösser, und andererseits ist dieses Grundangebot die Schwäche des öffentlichen Verkehrs. So besteht die Frage, ob uns die schlechte Ertragslage im Güterverkehr dazu verleiten könnte, dieses Standbein aus dem Angebot im öffentlichen Verkehr herauszunehmen. Bei Cargo Domizil wird diese Frage unter der aktuellen Ertragslage nach der Umstrukturierung auch gestellt.

Langfristig gesehen bleibt uns nichts anderes übrig, als der Kostenwahrheit auf den Sprung zu helfen. Solange keine grundsätzliche Korrektur vorgenommen werden kann, werden wir weiter rationalisieren, bis keine Bahnen mehr da sind. Der Verkehrskollaps auf der Strasse droht. Wir sind Herrn Bundesrat Ogi dankbar dafür, dass er das zur Kenntnis nimmt.

Die Konkurrenzsituation zwischen der Schiene und den anderen Verkehrsträgern ist verfälscht. Die Aufwandstruktur und die entsprechenden Rahmenbedingungen unterliegen unterschiedlichsten Bedingungen. Wenn wir an die Randregionen denken, wo wieder andere Grundsätze gelten, werden die Schwächen noch sichtbarer. Dabei ist es klar, dass die Bahnen einem eindeutig nachgewiesenen Interesse der breiten Bevölkerung entsprechen, ganz abgesehen davon, dass die SBB mit über 35 000 Beschäftigten und als Grossinvestor gerade in der heutigen Zeit ein bedeutender Faktor unserer Volkswirtschaft sind und bleiben.

Wir dürfen uns nicht vor der Grundsatzdiskussion über die zukünftige Rolle des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der SBB drücken. Wir werden nicht darum herumkommen, auf wirksame Lenkungsmaßnahmen einzugehen. Ich hoffe, dass der Bundesrat die notwendige Bahnreform vorantreibt und dass wir bereit sind, darauf einzutreten und den Übergang vom bisherigen Leistungsauftrag, der eigentlich längst ausser Kraft ist, zum neuen zu finden. Die Altlasten müssen im gleichen Aufwisch bereinigt werden. Dazu dienen die künftigen Investitionen.

Unsere Fraktion will mithelfen, die politischen Rahmenbedingungen für unsere SBB und für die anderen öffentlichen Verkehrsmittel den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Die Staatsrechnung 1994 unterstreicht die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Anliegens noch einmal.

Ogi Adolf, Bundesrat: Stichwortartig folgendes: Ich möchte den Herren Tschopp, Wanner und Narbel für die trotzdem gute Qualifikation der SBB-Rechnung und des Geschäftsberichts danken. Sie haben alles gesagt, was es zu sagen gibt. Zur Rechnung 1994: Es ist eine Rechnung, die zwar besser ist als das Budget, aber doch mit einem Fehlbetrag von 198 Millionen Franken schliesst. Das macht pro Einwohner dieses Landes 347 Franken. Ein Vergleich: 1989 waren es 225 Franken pro Einwohner. Ich überlasse es Ihnen, die Schlüsse daraus zu ziehen.

Nun zu den verschiedenen Fragen:

Die Fragen der GPK, Herr Tschopp: Ich habe nichts dagegen, dass der Geschäftsbericht der SBB in Zukunft in der Kommission auch durch den Verwaltungsratspräsidenten vertreten werden soll. Ich werde das – wie ein guter Briefträger – der Generaldirektion und dem Präsidenten mitteilen. Ich bin dafür.

Die Frage der Schulden: Per 31. Dezember 1994 beträgt der Umschuldungsbedarf 12 Milliarden Franken. Bei der Beurteilung der Verschuldung der SBB ist zu berücksichtigen, dass die SBB mit rund 90 Quadratkilometern Land in zum Teil besten Lagen einen erheblichen Substanzwert aufweisen. Trotzdem muss hier eine Lösung gefunden werden. Wir streben diese Lösung von meinem Departement aus im Rahmen der Bahnreform an. Die Arbeiten sind eingeleitet.

Zu den Kontrollen: Es stimmt, es kontrollieren nicht nur diejenigen, die Sie angesprochen haben. Sie haben noch eine Anzahl Kommissionen vergessen, wenn ich das so sagen darf, namentlich die Finanzkommission, die Finanzdelegation, aber auch die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Alle diese Kommissionen begleiten die Bahn auch. Die Bahn kann so nicht mehr geführt werden. Das ist das klare Fazit. Wir müssen das ändern.

Ich habe es schon heute morgen gesagt: Nachdem die KVP, die koordinierte Verkehrspolitik, im Juni 1988 abgelehnt wurde, müssen die SBB nun diese Schritt-für-Schritt-Politik betreiben, und das ist nicht einfach. Wir können die Güterabwägung bei all diesen Fragen nicht aus einer Gesamtsicht, sondern bezogen auf Projekte vornehmen. Die politische Realität ist die: Zusätzliche Abgaben haben es schwer; die Mobilität explodiert; wir haben Staus, wir haben Klimaprobleme, Luftprobleme, Ozonprobleme, Umweltprobleme, und wir haben tagtäglich mehr Verkehr. Wir müssen uns in dieser Situation, an diesem Scheideweg, für die Strasse oder für die Schiene entscheiden, und da gibt es keine Alternative: Ich bin klar für die Schiene.

In bezug auf die flankierenden Massnahmen, die Herr Leuenberger Ernst angesprochen hat, kann ich sagen, dass der

erste Schritt mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe am letzten Montag gemacht wurde. Aber der wiedergewählte Präsident der Astag, Herr Friderici Charles, hat bereits heute nachmittag mit dem Referendum gedroht. Sie sehen die schwierige Lage, in der wir uns befinden.

Ich gratuliere Ihnen zur Wiederwahl, Herr Friderici, aber die Probleme haben Sie mit Ihrer Referendumsdrohung nicht gelöst.

Dann folgt später die Alpentransitabgabe; sie muss als Konsequenz der Umsetzung der Alpen-Initiative auch kommen.

In bezug auf die Bahnreform: Wir wollen nicht Angst und Schrecken verbreiten, sondern wir wollen das Ganze mit der «imagination totale», mit der Sorgfalt, die sie verlangt haben, prüfen; aber es gibt keine Tabus. Sie haben die Voten der Herren Dreher, Meier Hans und anderer Redner gehört: Wir müssen hier den vernünftigen, intelligenten Weg gehen. Dabei müssen wir auch Fragen prüfen, die Ihnen vielleicht nicht gefallen, aber Prüfung heisst noch nicht, dass etwas entschieden ist. Prüfung heisst sorgfältig abklären. In bezug auf die Telekommunikation, in bezug auf die Problematik SBB/PTT bin ich als Koordinator bereits am Werk, und ich hoffe, dass es mir gelingen wird, eine gute Lösung zu finden.

Der Abbau des Personals ist natürlich eine Folge des Drucks, den wir in bezug auf die Rechnung von Ihrer Seite immer wieder spüren. Da besteht ein grosser Unterschied zwischen den PTT, die schwarze Zahlen liefern, und den SBB, die nicht schwarze Zahlen liefern. Ab heute abend können Sie übrigens ruhig schlafen, Herr Leuenberger Ernst: Der neue Generaldirektor der SBB ist kein Doktor, sondern ein Diplomingenieur der ETH.

Zum Schluss noch zu Leistungsprimat oder Beitragsprimat bei der Pensionskasse des Bundes. «Eine langfristige Beibehaltung des integralen Leistungsprimates ist nicht finanzierbar.» Das hat Herr Benedikt Weibel gesagt. Das heisst aber nicht, Herr Leuenberger, dass ein integrales Beitragsprimat eingeführt werden soll. Es stehen hier Mischsysteme zur Diskussion, und selbstverständlich wird diese Diskussion in enger Zusammenarbeit mit der Pensionskasse des Bundes geführt.

Zu den vier Fragen von Frau Gadiant:

1. Zur Sicherheitsfrage: Wir haben das Zwölfpunkteprogramm der SBB und den Auftrag des EVED thematisiert. Sie haben es selbst erwähnt, das haben Sie vergessen.

2. Zu Lärmschutz und alternativen Lösungen: Es ist selbstverständlich, dass wir alternative Lösungen prüfen, weil sie nach meiner heutigen Beurteilung weniger teuer zu stehen kommen als diese Mauern, die auch ästhetisch nicht immer zu verantworten sind. Es gibt heute schon andere, interessante Möglichkeiten.

3. Zum Tourismus: Ich teile Ihre Beurteilung vollumfänglich und habe ihr nichts beizufügen.

4. In bezug auf den Verkauf der Billette möchte ich Ihnen für die Ideen danken. Die Dienstleistung ist bei den SBB entscheidend, das Angebot ist entscheidend. Sie haben von mir verlangt, dass wir dafür sorgen, dass die SBB innovativ werden. Wir tun alles. Aber wenn man viel tut und neue Ideen entwickelt, dann kommen auch sofort die Kritiken. Sie sehen, es ist auch hier nicht immer einfach, den richtigen Weg zu gehen.

Herr Frey Walter hat ein Problem angesprochen, dem ich nichts beizufügen habe: mehr Güter – weniger Einnahmen, mehr Personen – weniger Einnahmen. Das versteht niemand. Das kann man nicht verstehen. Das hat mit den Kosten zu tun. Es ist heute eine Tatsache, dass in Sachen Kosten die Bahn mit dem Strassenverkehr nicht mehr konkurrieren kann. Das muss im Rahmen dieses Leitbildes, wir sagen dem Bahnreform, studiert werden. Wobei flankierende Massnahmen im Bereich des Strassenverkehrs nötig sind, damit die Konkurrenzfähigkeit Bahn/Strasse in etwa gleich ist. Das wird schwierig sein. Ich sage wiederum: Was Herr Friderici Charles heute nachmittag angedroht hat, führt zu keiner Lösung.

Herr Dreher hat recht, wenn er sagt, dass das enge politische Korsett, das er für 1988 erwähnt hat, heute noch besteht. Er

spricht vom Rückzug aus der Fläche, vom Personalabbau und von der Entpolitisierung der SBB. In bezug auf die Entpolitisierung bin ich mit ihm einverstanden. Einverstanden bin ich mit ihm auch darüber, dass wir alle Deregulierungsmöglichkeiten prüfen müssen. Politisch nicht durch kommt man beim Rückzug aus der Fläche. Auch in bezug auf den Personalabbau gibt es Grenzen, wie wir von Herrn Leuenberger Ernst und anderen gehört haben. Das vorgeschlagene Rezept ist eine Lösungsart. Politisch ist sie aber nicht durchführbar, und dies nicht wegen des Generalabonnementes. Im übrigen, Herr Dreher, hat das EVED alle Verkehrsprojekte, die finanzrelevant sind, bis ins Jahr 2005 aufgelistet. Dabei zeigt sich, dass der Anteil an Bundesausgaben bei 16 Prozent konstant bleibt. In anderen Bereichen sind keine derartigen langfristigen Zusammenstellungen vorhanden. Der Verkehr verursacht jedenfalls kein Desaster. Es müssen andere Bereiche sein, die ein massives Ausgabenwachstum aufweisen. Ich bitte Sie, diese Analyse einmal zu machen und Vergleiche anzustellen. Vermutlich werden Sie dann zu einem anderen Schluss kommen.

Die Rechnung 1995 macht mir bereits jetzt Sorgen, weil die vier ersten Monate im Personenverkehr einmal mehr einen starken Rückgang aufweisen – finanziell gesehen, und nicht unter dem Blickwinkel der transportierten Personen. Auch im Bereich Güterverkehr haben die Tonnenkilometer zwar zugenommen, die Einnahmen aber abgenommen. Das führt dazu, dass 1995 ein schwieriges Jahr sein wird. Ich hoffe daher, dass es mit der Bahnreform gelingen wird, die SBB wieder konkurrenzfähig zu machen.

Vorenthalten möchte ich Ihnen auch nicht, dass die Rechnung 1995 einen Mehraufwand von 145 Millionen Franken in bezug auf die administrativen Pensionierungen zu verkräften haben wird. In dieser Hinsicht ist das laufende Jahr stark belastet. Beschlüsse, die Sie treffen, werden Auswirkungen auf die Rechnung haben. Ich bitte Sie daher, sich im nächsten Jahr, wenn Sie die Rechnung 1995 kommentieren, dann Ihrer Beschlüsse zu erinnern.

Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme der Rechnung. Die Generaldirektion sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB werde ich über Ihr Wohlwollen orientieren.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Namentliche Gesamtabstimmung

Vote sur l'ensemble, par appel nominal

(Ref.: 1659)

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:
Allenspach, Baumann Stephanie, Bezzola, Binder, Bühler Gerold, Bundi, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Cincera, Comby, Cornaz, Danuser, David, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Engler, Fankhauser, Fehr, Fischer-Seengen, Frey Walter, Friderici Charles, Früh, Gadiant, Grossenbacher, Hafner Ursula, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hess Peter, Hollenstein, Hubacher, Kühne, Ledergerber, Leemann, Leu Josef, Leuenberger Ernst, Loeb François, Marti Werner, Mauch Ursula, Maurer, Meier Hans, Meyer Theo, Miesch, Misteli, Mühlemann, Müller, Narbel, Oehler, Ostermann, Perey, Pini, Raggenbass, Ruckstuhl, Ruffy, Rychen, Sandoz, Schenk, Schmid Peter, Schmidhalter, Schweingruber, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Spoerry, Stamm Judith, Stamm Luzi, Steiner Ru-

dolf, Suter, Theubet, Tschopp, Vetterli, Vollmer, Wanner, Wick, Wittenwiler, Zwygart (82)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Borer Roland, Dreher, Grendelmeier, Jenni Peter, Kern, Moser, Nebiker, Steinemann (8)

Stimmen nicht – Ne votent pas:

Aguet, Aregger, Aubry, Bär, Baumann Ruedi, Baumberger, Bäumlín, Béguelin, Berger, Bignasca, Bircher Peter, Bischof, Blocher, Bodenmann, Bonny, Borel François, Bortoluzzi, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bugnon, Bühlmann, Bürgi, Camponovo, Columberg, Couchepin, Darbellay, de Dardel, Ducret, Duvoisin, Eggly, Epiney, Eymann Christoph, Fasel Hugo, von Felten, Fischer-Hägglingen, Fischer-Sursee, Frainier, Fritschi Oscar, Giezendanner, Giger, Gobet, Goll, Gonseth, Graber, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Gysin, Haering Binder, Hämmerle, Hegetschweiler, Herczog, Hildbrand, Iten Joseph, Jaeger, Jäggi Paul, Jeanprêtre, Jöri, Keller Anton, Keller Rudolf, Langenberger, Lepori Bonetti, Leuba, Leuenberger Moritz, Maeder, Maitre, Mamie, Maspoli, Matthey, Mauch Rolf, Meier Samuel, Nabholz, Neuenchwander, Philipona, Pidoux, Poncet, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Robert, Rohrbasser, Ruf, Rutishauser, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmid Samuel, Schmied Walter, Schnider, Sieber, Singeisen, Spielmann, Stalder, Steffen, Steiger Hans, Steinegger, Strahm Rudolf, Stucky, Thür, Tschäppät Alexander, Tschuppert Karl, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wiederkehr, Wyss William, Zbinden, Ziegler Jean, Zisyadis, Züger, vakant I (109)

Präsident, stimmt nicht – Président, ne vote pas:

Frey Claude (1)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

95.3201

**Motion GPK-NR
Schweizerische Bundesbahnen.
Aufsicht durch Bundesrat und Verwaltung
Motion CdG-CN
Surveillance des Chemins de fer fédéraux
par le Conseil fédéral et son administration**

Wortlaut der Motion vom 23. Mai 1995

1. Der Bundesrat wird beauftragt:
 - a. im Leitbild der SBB zu umschreiben, wie er in Zukunft seine Rolle bei der Ausübung seiner Aufsicht über die SBB versteht, insbesondere in bezug auf:
 - die Aufsichtsorgane: Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED), Bundesamt für Verkehr (BAV) usw.;
 - die beaufsichtigten Organe: Verwaltungsrat der SBB und/oder Generaldirektion der SBB;
 - das Ziel und den Umfang dieser Aufsicht (Aufsicht oder Oberaufsicht, politische Aufsicht oder Aufsicht über die Geschäftsführung, strategisches oder operatives Controlling; Kontrolle über die Realisierung des Leistungsauftrags usw.).
 - b. die Informations- und Aktionsmittel der Aufsichtsorgane festzulegen.
2. Der Bundesrat wird beauftragt, in den Gesetzesbestimmungen, welche das SBB-Leitbild nach sich ziehen wird, die Rollen, Kompetenzen und Verantwortungen festzulegen, welche dem Bundesrat, dem EVED, dem BAV, dem SBB-Verwaltungsrat und der SBB-Generaldirektion bei der Aufsicht über die SBB zukommen.

Texte de la motion du 23 mai 1995

1. Le Conseil fédéral est chargé:
 - a. de définir, dans la conception directrice des CFF, le rôle de surveillance qu'il entend exercer à l'avenir sur les CFF notamment par rapport:
 - aux organes chargés de la surveillance: Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE), Office fédéral des transports (OFT), etc.;
 - aux destinataires de cette surveillance: conseil d'administration des CFF et/ou Direction générale des CFF;
 - au but et à l'importance de la surveillance (surveillance ou haute surveillance, surveillance politique ou surveillance de la gestion d'entreprise, controlling stratégique ou opérationnel, contrôle de la réalisation des objectifs du mandat d'entreprise, etc.).
 - b. de fixer les moyens d'information et d'action des organes de surveillance.
2. Le Conseil fédéral est chargé de préciser, dans les textes législatifs qui découleront de la conception directrice des CFF, les rôles, compétences et responsabilités respectives du Conseil fédéral, du DFTCE, de l'OFT, du conseil d'administration des CFF et de la Direction générale des CFF dans l'exercice de la surveillance des CFF.

Schriftliche Begründung

Gemäss Bundesverfassung ist der Bund allgemein zuständig für den Eisenbahnbereich (Art. 26 BV). Der Gesetzgeber hat diese Kompetenz mit der Errichtung eines nicht autonomen Regiebetriebes ausgestaltet: der SBB (vgl. u. a. Bundesgesetz vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen, SBBG, und die entsprechende Verordnung vom 29. Juni 1988, SBBV).

Die leitenden Organe der Schweizerischen Bundesbahnen sind der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung (Generaldirektion und Kreisdirektionen).

Die Aufsicht über die Verwaltung steht dem Verwaltungsrat zu (Art. 10 SBBG), während die Generaldirektion die oberste Leitung und Geschäftsführung besorgt (Art. 12 SBBG). Beide Organe sind für ihre Geschäftsführung dem Bundesrat verantwortlich.

Der Bundesrat übt die Oberaufsicht über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt der SBB aus (Art. 8 Abs. 1 SBBG), und zwar über das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Art. 37 SBBV) und das Bundesamt für Verkehr.

Wie die neulichen Untersuchungen der Geschäftsprüfungskommission gezeigt haben – insbesondere diejenigen über die Aufsicht von Bundesrat und Bundesverwaltung bei der Umsetzung des Konzepts «Bahn 2000» –, sind die Rollen, Kompetenzen und Verantwortungen zwischen den verschiedenen mit der Aufsicht über die SBB betrauten Stellen ungenügend umschrieben. Dies kann zu Doppelspurigkeiten führen und gewisse Funktionsmängel verursachen.

Am 20. Januar 1995 richtete die Geschäftsprüfungskommission eine Empfehlung an den Bundesrat, in der sie ihn ersuchte, detailliert auszuführen, wie er die Aufsicht versteht, die das EVED über die SBB auszuüben hat. In seiner Antwort vom 15. Februar 1995 legte der Bundesrat seine Auffassung von der Aufsicht des EVED über das Konzept «Bahn 2000» ausführlich dar, ohne dabei allerdings ein Gesamtkonzept für die SBB-Aufsicht zu geben. In diesem Sinne erfüllte die Antwort des Bundesrates die Erwartungen der Kommission nicht.

Die Kommission ist der Auffassung, dass die Beziehungen zwischen Bundesrat, EVED, BAV und den SBB in Zukunft klar umschrieben werden müssen, und sie erwartet vom Bundesrat, dass er ein – über den Einzelfall von «Bahn 2000» hinausgehendes – Gesamtkonzept der Aufsicht von Bundesrat und Verwaltung über die SBB darlegt. Dies erscheint besonders hinsichtlich künftiger Eisenbahngrossprojekte sinnvoll.

Développement par écrit

La Constitution fédérale attribue à la Confédération une compétence générale pour le secteur des chemins de fer (art. 26

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.011
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1995 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1554-1561
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 785

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.