

gänzungen – vor allem der Süd-Plus-Linie – 0,4 Milliarden; wegen Konzeptoptimierungen 100 Millionen Franken. Das ergibt die 2,1 Milliarden Franken.

Die «Bahn 2000» würde zum heutigen Zeitpunkt – ohne die geforderten Tunnels etwa zwischen Mattstetten und Rothrist – auf 7,5 Milliarden Franken zu stehen kommen; aber hier kann man noch nicht von einer endgültigen Zahl reden.

Zu den Bemerkungen von Herrn Hefti: Die SBB sind auch hier in einem gewissen Spagat – ich habe das gestern im Nationalrat so gesagt –; die SBB sollten sparen und gleichzeitig bauen, und es ist schwierig, diese Problematik zu lösen. Ich werde Ihnen gerne einen Ueberblick über die Verspätungen in diesem Monat zukommen lassen. Einmal sollten die SBB auch bauen können, sie können es nicht gut im Winter, sie können es nicht im Hochsommer tun, sie müssen sich auf die Monate September/Okttober/November konzentrieren. Ich habe den SBB gesagt, dass es auch für den Bundesrat viel einfacher wäre, wenn alle Züge rechtzeitig in Bern ankommen könnten; die Sitzungen in den Kommissionen wären vielleicht einfacher zu bestehen.

In bezug auf die Verbilligung und die Tarifgestaltung kann ich Ihnen sagen, dass die Verbilligung auch für das 100-Franken-Abonnement Ende 1992 ausläuft; wir werden genau prüfen müssen, ob wir diese Aktionen weiterführen oder ob wir nicht gewisse Anpassungen in der Richtung, wie Sie das gesagt haben, vorsehen wollen.

Schliesslich noch zu den Schwierigkeiten der SBB in bezug auf die Kosten. Herr Daniöth hat die zwei Faktoren, die den SBB vor allem Sorge bereiten, genannt: die Personalaufwendungen und das Zinsniveau.

Die Personalaufwendungen liegen mit knapp 3 Milliarden Franken nur wenig unter dem gesamten Verkehrsertrag. In der Personalpolitik sind die SBB nicht frei. Die Politik prägt hier vieles, ich würde sogar sagen: alles. Die Hochkonjunktur in der Privatwirtschaft erhöht den Druck auf weitere Realloohnerhöhungen. Ein Teuerungsausgleich von 5 Prozent macht dreistellige Millionenbeträge aus. Der Bundesrat wird am nächsten Mittwoch diesbezügliche Beschlüsse fassen müssen.

Der andere Kostentreiber ist das steigende Zinsniveau. Gegen diese Kostensteigerung sind die SBB weitgehend machtlos. So müssen wir die Investitionen ins Visier nehmen. Das ist die einzige Möglichkeit, wenigstens diese Zinsfolgekosten zu dämpfen. Die SBB müssen also aufs Bremspedal treten, einerseits mit Rationalisierungen, andererseits mit Investitionssteuerung. Das ist der zweite Spagat, der in unserem Alter nicht leicht auszuführen ist.

Ganz zum Schluss gestatten Sie mir noch zu danken. Ich möchte Herrn Präsident Latscha danken, der bis Ende März 1990 der Generaldirektion der SBB vorsteht. Er hat das letzte Mal einen Voranschlag der SBB mitgestaltet und auch vorgelegt. Sein profundes Wissen, seine Kompetenz, aber auch sein Weitblick und sein Sinn für die europäische Zukunft der Bahn haben die SBB in den letzten Jahren massgeblich geprägt. Er wird also mit berechtigtem Stolz das weitere, hoffentlich gute Gedeihen seiner SBB mitverfolgen können, denn er war massgeblicher Baumeister der vielversprechenden Zukunft unserer Bahn.

Danken möchte ich auch Ihrem abtretenden Präsidenten Lauber, der in den zwei Jahren seines Präsidiums mit Umsicht und grosser Sachkenntnis die Geschicke Ihrer Kommission geleitet hat.

*Eintreten ist obligatorisch*

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 – 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1 – 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

37 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

Ad 88.056

**PTT. Voranschlag 1989. Nachtrag II**

**PTT. Budget 1989. Supplément II**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. Oktober 1989

Message et projet d'arrêté du 25 octobre 1989

Beschluss des Nationalrates vom 4. Dezember 1989

Décision du Conseil national du 4 décembre 1989

Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern

S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,

Viktoriastrasse 21, Berne

**Hefti**, Berichterstatter: Wir haben den Nachtrag II bereits mit dem Voranschlag für das kommende Jahr verabschiedet. Wenn es nötig ist, kann das heute nochmals formell bestätigt werden.

*Eintreten ist obligatorisch*

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

*Detailberatung – Discussion par articles*

**Titel und Ingress, Art. 1 – 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1 – 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

35 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

89.653

**Motion Bühler**

**Tiefbahnhof Luzern**

**Gare souterraine à Lucerne**

*Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1989*

Die Kapazität der Luzerner Bahnanlagen, insbesondere die nur zweigleisige Ein- und Ausfahrt, ist heute schon total ausgeschöpft, und der Regionalverkehr kann nicht befriedigend gelöst werden.

Der Bundesrat wird eingeladen, die Planung eines durchgehenden Tiefbahnhofes unverzüglich in die Wege zu leiten.

## **PTT. Voranschlag 1989. Nachtrag II**

### **PTT. Budget 1989. Supplément II**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	Ad 88.056
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.12.1989 - 17:00
Date	
Data	
Seite	781-781
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 244