

CH_VB 82.027 vom 8. Juni 1982

Bundesverwaltung, 1982-06-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_82.027

FR: CH_VB 82.027 du 8 juin 1982

IT: CH_VB 82.027 del 8 giugno 1982

Erwägungen

E. 8

Juni 1982 199 SBB. Geschäftsbericht und Rechnung 1981 ebenso die Realloohnerhöhungen, die man vorgenommen hat. Zur Konjunkturlage: Im Bericht der SBB Seite 9 stellen Sie fest, dass das gesamte Transportvolumen im Güterverkehr seit 1973 (von einem Hochkonjunkturjahr zum gewisser- massen konjunkturell normalen Jahr) rückläufig war. Das sind Gegebenheiten aus der Konjunkturlage, aus der allge- meinen Wettbewerbssituation. Ich glaube nicht, dass diese Situation im Bericht der SBB verzeichnet wird. Wir kennen diese Gegebenheiten. Der Konkurrenzdruck der Strasse nimmt weiterhin zu. Mit der Vollendung des Nationalstras- sennetzes wird natürlich der Strassen-Güterverkehr - ins- besondere über kürzere und mittlere Strecken - immer konkurrenzfähiger. Die Wettbewerbssituation für die Bah- nen kann ohne entsprechende gezielte und längerfristig wirksame Massnahmen nicht nachhaltig verbessert werden. Der Leistungsauftrag, der ab 1982 wirksam wird, führt beim Bund zu keiner Entlastung. Die Abgeltung und die Defizit- übernahme insgesamt machen den Totalaufwand des Bun- des aus; bei den SBB führt dieser Leistungsauftrag ab 1982 zu einem echten Defizit. Ständerat Schönenberger: Insbe- sondere darum ging es beim Leistungsauftrag: Was wir bis- her als Defizit ausgewiesen haben, war - kommerziell gese- hen - nur zum Teil Defizit. Es werden ja in dieser Rechnung auch nur 269 Millionen Franken für nicht kostendeckende Preise, nicht eigenwirtschaftliche Leistungen abgegolten, die den SBB aus verschiedenen Gründen aufgetragen wer- den, wie Ihnen bekannt ist. Mit dem Leistungsauftrag wird eine Flurbereinigung geschaffen, um ein echtes Defizit zu erhalten. Das soll mit 460 Millionen Franken Abgeltung für den regionalen Personenverkehr und den schrittweise abzubauenen Leistungen für den Stückgutverkehr umschrieben werden. Die Hauptprobleme - neben dem Aktionsprogramm der SBB, das in voller Fahrt ist, wie es im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag versprochen wurde; diese Zusiche- rungen werden selbstverständlich eingehalten - wurden signalisiert. Da ist zunächst die NHT. Was jetzt in bezug auf die NHT im Gange ist, sind Projektstudien, die uns eine Gesamtbeurteilung des Vorhabens einer NHT Genf-St. Gal- len, insbesondere des Abschnittes Basel-Olten-Bern, erlauben sollen. Dieser Abschnitt ist anders gelagert, und zwar im Zusammenhang mit der BLS bzw. dem Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur. Es werden Unterlagen erar- beitet, die eine Gesamtbeurteilung durch die zuständigen Instanzen erlauben. Sie werden selbstverständlich Gelegen- heit erhalten, Stellung zu nehmen, wenn die Sache spruch- reif ist und verwirklicht werden soll. Dann wird es allenfalls um eine neue Linie gehen, was eines allgemeinverbindli- chen Bundesbeschlusses bedarf. Über den Taktfahrplan werden wir uns später noch unter- halten, im Zusammenhang mit dem Postulat Binder. Der Start war gut. Das Angebot konnte gesteigert werden. Die Attraktivität ist gestiegen. Ob das anhalten wird, bleibt abzuwarten. Zu den konkreten Fragen: Ständerat Schönenberger erwähnte, dass man bei den SBB gewissermassen zuviel Beharrungsvermögen habe. Hier darf ich daran

erinnern, dass sich die SBB (längst bevor wir uns damit beschäftigten) seit nahezu zehn Jahren mit diesem Problem in gründlichen Studien auseinandersetzen, dass sie konkrete Vorschläge unterbreiteten, die zur Verbesserung des Rechnungsergebnisses beitragen könnten, nämlich im Projekt 1977. Da geht es um die Umwandlung von bedienten in nichtbediente Stationen, Umstellungen usw. Was wurde realisiert? Von diesem Projekt der SBB praktisch nichts. Man hat auf die GVK gewartet, und man wartet heute noch. Das kann aber nicht den SBB zur Last gelegt werden. Und wie steht es mit der GVK? Dazu ein offenes Wort. Die GVK ist sehr wertvoll. Das sind unerlässliche Entscheidungsgrundlagen, aber nicht mehr als das. Mit 40 Thesen oder mit

E. 13

Energieszenarien liefert man den politischen Instanzen Entscheidungsgrundlagen, nimmt ihnen aber die Entscheidung nicht ab. Die GVK nimmt Ihnen und uns keine Entscheidung ab mit den 40 Thesen. Und Sie wissen, wo dann der Teufel steckt, nämlich im Detail, wenn es darum geht, diese Thesen in die Praxis, vor allem in die politische Praxis umzusetzen. Sie wissen auch, wo im Energiesektor der Teufel steckt, nicht in den 13 Szenarien, die sind in sich selbst durchaus konsistent. Es sind gute Szenarien, aber dann, wenn es darum geht, zu entscheiden, ob wir die restlichen Wasserkräfte nutzbar machen wollen, was das für die Umwelt usw. bedeutet, oder wenn es darum geht, ob wir Kernkraftwerke bauen wollen, um ein Szenarium zu realisieren, da beginnen die Schwierigkeiten. Das ist auch mit der GVK so. Man hat auf die GVK gewartet, konkrete Vorschläge der SBB nicht in Angriff genommen - mit guten Gründen, das lasse ich gelten -, aber wir sind so nicht weit gekommen. Die Schwerverkehrsabgabe ist, da gebe ich Ständerat Schönenberger recht, auch wenn sie verwirklicht wird, was ich sehr hoffe, kein Allheilmittel. Eine Schwerverkehrsabgabe, wie sie definitiv auch ausgestaltet wird, kann einen mehr oder minder grossen Beitrag zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen leisten, aber nicht mehr als das. Mit einer Schwerverkehrsabgabe, auch wenn sie sehr grosszügig bemessen würde, lösen wir die Probleme nicht, sondern wir leisten einen Beitrag zur Problemlösung. Damit habe ich auch Ständerat Piller geantwortet wegen der GVK. Wir haben sie jetzt in der Schlussbearbeitung. Der Bundesrat wird sie in nächster Zeit verabschieden. Aber machen wir uns keine Illusionen: die Diskussion auf der politischen Ebene, in den Räten, zur Realisierung der GVK wird noch einiges abfordern, denn hier geht es darum, zu ganz konkreten Fragen Stellung zu beziehen. Ständerat Hefti, darf ich festhalten: der Bundesrat hat in bezug auf die Arbeitszeitverkürzung nichts beschlossen. Es haben Gespräche zwischen einer Delegation des Bundesrates und den Delegationen der Arbeitnehmerorganisationen und der Arbeitgeberorganisationen stattgefunden, um die Standpunkte zu erläutern und die Überlegungen auszutauschen, aber es ist nichts entschieden. Und wenn eine Arbeitszeitverkürzung erfolgen sollte, dann wird ja vorbehaltlich der Neuregelung, wie sie im Nationalrat jetzt zur Diskussion steht, das Parlament zum Zug kommen. Ständerat Knüsel hat darauf hingewiesen: wir brauchen bei einer Arbeitszeitverkürzung von 44 auf 42 Stunden bei den PTT 1800 und bei den SBB 1300 zusätzliche Etatstellen für eine Kompensation im betrieblichen Bereich, nicht in der Verwaltung. In einer Frage sind wir einer Meinung, Frau Lieberherr hat darauf hingewiesen. Man könnte nicht differenzierte Regelungen treffen; für die SBB nicht, weil das Rechnungsbild schlechter ist, für die PTT angesichts des Überschusses auch nicht günstigere. Auch in zeitlicher Hinsicht ist für diese Betriebe eine Gleichbehandlung nötig. Bei den SBB und bei den PTT geht man davon aus, dass bei einer Arbeitszeitverkürzung die Einstellung der zusätzlichen Mitarbeiter sukzessive erfolgen muss, im Hinblick auf den

Ausbildungsbedarf und die Einführung. Das soll abgestimmt zwischen PTT und SBB und eben sukzessive erfolgen. Ständerat Muheim hat einige gezielte Fragen gestellt. Ich gehe der Reihe nach. Alpenbahntransversale: Die Gespräche mit der Bundesrepublik Deutschland und mit Italien, übrigens auch mit Österreich, weil auch Österreich von diesen Fragen berührt wird, sind immer noch im Gange. Die Erarbeitung einer Stellungnahme zur Variantenfrage, Gotthard-Splügen-Brenner von italienischer Sicht aus, ist offensichtlich in Rom nicht leichter als in Bern. Auch dort gehen die Meinungen auseinander: einerseits die betriebliche Beurteilung durch die Staatsbahn (die italienische ist für den Gotthard), genau gleich wie die Beurteilung bei uns durch die SBB; andererseits regionale Anliegen, also vor allem Lombardei in Italien, betont für die Splügen-Variante. Rom hat noch nicht Stellung bezogen. Planungsarbeiten, die jetzt im Gange sind, müssen noch abgewartet werden. Ein weiteres Gespräch mit dem italienischen Verkehrsminister, den ich im Mai in Rom besuchte, ist auf den Herbst in Bern vorgesehen.

Motion du Conseil national (Oehler) 200 8 juin 1982 Zur Frage, ob diese Entscheide nach politischen oder nach SBB-betrieblichen Gesichtspunkten zu treffen seien, ist meine Antwort ganz eindeutig: Die betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte der SBB sind ein Beurteilungsfaktor und nicht mehr. Die Gesamtbeurteilung hat noch andere Kriterien und Gesichtspunkte miteinzuziehen, und deshalb kann der Entscheid nur auf der politischen Ebene getroffen werden. Wir haben das schon seit einiger Zeit klargestellt. Es ist nicht Sache der SBB, die Frage der Variantenwahl zu entscheiden, es ist ihre Aufgabe, vom betrieblichen Gesichtspunkt aus, auch eisenbahnpolitisch Stellung zu beziehen. Die Entscheide müssen dann von den politischen Instanzen, letzten Endes auch wieder vom Parlament und allenfalls vom Volk auf dem Wege des Referendums getroffen werden. Sie fragen weiter, ob eine Zusammenarbeit zwischen den betreffenden Kantonen nicht dienlich wäre, zwischen Gotthard-Kantonen und Splügen-Kantonen. Die Frage stellt sich in der Tat. Diese Zusammenarbeit hat im Laufe der langen Jahre immer wieder stattgefunden, mit Venehmlassungen, mit direkten Kontakten. Die Frage stellt sich erneut, weil wir ja teilweise einen Szenenwechsel in den Standorträumen miterleben. Es kommt in beiden Standorträumen immer mehr Opposition auf, allmählich haben wir mehr Stimmen, die nein sagen, als die Stimmen, die über Jahrzehnte vorherrschend waren. Hier ist also ein gewisser Szenenwechsel aus ganz verschiedenen, insbesondere Umweltgründen im Gange. Sie haben die weitere Frage gestellt, ob auch noch andere Fragen zur Diskussion stehen und bearbeitet werden. Ich muss Ihnen sagen, dass das schon seit längerer Zeit der Fall ist. Man hat sich während Jahren und Jahrzehnten auf eine abgegrenzte Fragestellung festgelegt: ein Gotthard-Basistunnel als Neuanlage und Verstärkung oder eine Ostalpenbahn, also eine Splügenbahn. Wir haben die Frage in Angriff genommen, wie es mit dem Leistungsangebot der Transitstrecken überhaupt stehe und wie die künftige Nachfrage etwa zu beurteilen sei. Die GVK gibt dazu keine konkrete Antwort; sie sagt, dass bis zum Jahr 2000 keine neue Alpentransversale erforderlich sei. Zur Variantenfrage nimmt die GVK nicht Stellung. Wir haben verschiedene Studien betrieben, die letzte war die Studie 1979, eine Vergleichbarkeitsstudie Gotthard-Basistunnel/Splügenbahn (schweizerische Kosten, ausländische Kostanteile, Vor- und Nachteile). Dabei wurde die Frage der Kapazitäten nicht besonders abgeklärt. Das blieb zu tun. Sie können aus diesem Geschäftsbericht ersehen, dass der Transitverkehr - ohne Import/Export - in den Jahren 1973-1981 um 6,9 Prozent zugenommen hat, dass er etwa 12 Millionen Tonnen beträgt. Mit dem Ausbau des Lötschbergs auf Doppelspur (dieser sollte 1988 fertig sein) wird die gesamte alpendurchquerende Kapazität von heute etwa 16 Millionen (Import, Export und

Transitverkehr) auf dannzumal etwa 25 Millionen steigen. Das bedeutet eine Zunahme um rund 50 Prozent. Wir mussten auch diese Frage in Angriff nehmen. Wir haben das letzten Herbst gemacht. Die Arbeiten nähern sich dem Abschluss, der Bundesrat wird orientiert werden. Und hier kommen die weiteren Stichworte: Transitstellung der Schweiz, Transitpolitik, welche Stellung im europäischen Verkehr soll unser Land in Zukunft haben, welches ist die Bedeutung ausserhalb des Verkehrsbereiches, strategisch, politisch, wirtschaftlich? Alle diese Fragen müssen auf einer breiteren Ebene geprüft und zusammenhängend beurteilt werden; erst dann können wir dem Parlament eine entsprechende Botschaft oder einen entsprechenden Bericht erstatten. Dem Bundesrat stellt sich die Frage, ob es richtig wäre, vor- gängig eine Botschaft zur Linienführungsfrage (Varianten) zu bringen, oder ob es nicht besser sei, alles zusammen in einem Bericht an das Parlament unterzubringen, um auch Ihnen eine Gesamtdiskussion zu ermöglichen. Damit habe ich zu den gestellten Fragen Stellung bezogen. Ich bitte Sie um Genehmigung der Rechnung SBB 1981. Eintreten ist obligatorisch L'entrée en matière est acquise de plein droit Gesamtberatung - Traitement global du projet Titel und Ingress Art. 1-4 Titre et préambule art. 1 à 4 Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen (Einstimmigkeit) An den Nationalrat - Au Conseil national #ST# Ad 81.056 PTT. Voranschlag 1982. Nachtrag I PTT. Budget 1982. Supplement I Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. April 1982 Message et projet d'arrêté du 21 avril 1982 Bezug bei der Generaldirektion PTT, Viktoriastrasse 21, Bern S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT, Viktoriastrasse 21, Berne Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Andermatt, Berichterstatter: Mit der Botschaft über den Nachtrag I zum Finanzvoranschlag der PTT-Betriebe für das Jahr 1982 werden Zahlungskredite in der Höhe von 19,1 Millionen Franken und für Gebäude Verpflichtungskredite von 12,6 Millionen Franken verlangt. Die Finanzkommission hat diese Kreditbegehren überprüft und empfiehlt dem Rat Zustimmung zum vorgelegten Bundesbeschluss. Eintreten ist obligatorisch L'entrée en matière est acquise de plein droit Gesamtberatung - Traitement global du projet Titel und Ingress Art. 1-3 Titre et préambule art. 1 à 3 Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlussentwurfes 32 Stimmen (Einstimmigkeit) An den Nationalrat - Au Conseil national #ST# 81.423 Motion des Nationalrates (Oehler). Tagesschau. Rückgängigmachung der Regionalisierung Motion du Conseil national (Oehler). Régionalisation du Téléjournal. Annulation du projet Beschluss des Nationalrates vom 16. Dezember 1981 Décision du Conseil national du 16 décembre 1981 Wortlaut der Motion Der Bundesrat wird angehalten, seine Vertreter in der SRG dahingehend zu motivieren oder allenfalls zu instruieren,

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali SBB. Geschäftsbericht und Rechnung 1981 CFF. Gestion et comptes 1981 In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1982 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 02 Séance Seduta Geschäftsnummer 82.027 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 08.06.1982 - 08:00 Date Data Seite 196-200 Page Pagina Ref. No 20 010 667 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.