

CH_VB 20017419 vom 8. Juni 1989

Bundesverwaltung, 1989-06-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__20017419__td_

FR: CH_VB 20017419 du 8 juin 1989

IT: CH_VB 20017419 del 8 giugno 1989

Erwägungen

E. 8

juin 1989 eine brauchbare Grundlage. Nun muss die EG auch Signale setzen, und zwar die richtigen Signale. Das Schicksal des Doppelkorridors als substantielle Uebergangslösung hängt ohnehin vom guten Verlauf und vom Ergebnis der Verhandlungen mit der EG ab. Wir warten jetzt ab, wie die EG unser Angebot aufnehmen und werten wird. Der kombinierte Verkehr verdient auch im Inland nachhaltige Förderung; besonders bei der Feinverteilung sehen wir vielversprechende Ansätze. Ich denke namentlich an das erfreulicherweise von einer Ostschweizer Firma stammende neue Abrollcontainersystem, ein System, das uns bei der ganzen Problematik sehr dienlich sein könnte. Ich bin SBB und Transportunternehmungen sehr dankbar, wenn sie dieses Modell nachhaltig und auch kooperativ fördern. Daneben wollen wir die grossen Güterströme als die klassische Domäne der Bahn nicht vergessen, sei es im Wagenladungsverkehr von Anschlussgeleise zu Anschlussgeleise, wenn immer möglich in Ganzblockzügen oder im Cargo Domizil von einem Umschlagzentrum zum anderen, wobei es, Herr Schmidhalter, beim Cargo Domizil darum geht, zu verdichten, zu konzentrieren und Schwerpunkte zu setzen. Hier planen die SBB Konzentrationen. Die SBB haben die Chance, mit neuen Konzepten die Zukunft gewinnbringend zu gestalten. Wir erwarten diese Vorschläge, die mehrmals hier erwähnt wurden, genau so ungeduldig wie Sie, Herr Aliesch. Sie haben sie gefordert, und ich möchte Ihnen sagen, dass der Verwaltungsrat der SBB die ersten Vorschläge eines Massnahmen-Gesamtpaketes noch in diesem Monat Juni behandeln wird. Wir warten in diesem Zusammenhang auch, Herr Nationalrat Dünki, auf Vorschläge für das Konzept der Bahnhöfe, das Sie angesprochen haben. Einige Herren haben das Huckepack-Angebot angesprochen. «Huckepack» ist eine Uebergangslösung. Ich sage das noch einmal ganz klar: Die moderne Form, die Wechsellpritschen oder -brücken und der Containerverkehr, das ist die Zukunft. Das, Herr Aliesch, fördern und fordern wir mit aller Kraft. Aber es hängt nicht nur von uns ab. Hier ist eine europäische Lösung vonnöten. An der Conférence européenne des Ministres des Transports haben wir diese Lösung und auch die europäische Harmonisierung - besser wäre die weltweite Harmonisierung - in bezug auf Tunnelhöhen, Terminals und Container gefordert, was ja Herr Nationalrat Scherrer angesprochen hat. Aber hier braucht es die europäische Bereitschaft, zu einem Gesamtsystem zu kommen. Der Tarifanalyse und den Fehlern nach dem Komma, die Herr Nationalrat Friderici in der Botschaft festgestellt hat, werden wir selbstverständlich nachgehen. Ich möchte Herrn Nationalrat Friderici danken für die Hinweise, die er in dieser Richtung gemacht hat. Schliesslich einige Worte zu den Leitungsstrukturen der SBB und zum Leistungsauftrag. Wir sind bereit, dazu auch grundsätzliche Gedanken anzustellen. Man überlegt, wie Sie sicher wissen, das seinerzeitige Gutachten von Prof. Rühli zu aktualisieren. Aus der Sicht des Parlamentes ist das wohl etwas zweischneidig, denn dieses Gutachten forderte eine möglichst konsequente Trennung des Unternehmens

SBB von der Aufsichtsbehörde Parlament. Als Gegenbewegung spüren wir, dass das Parlament nach der Uebernahme der finanziellen Verantwortung des Bundes für die Infrastruktur seinen direkten Einfluss bei den Investitionen ausbauen will. Ich erwähne den von Ständerat Lauber eingereichten Antrag zum Finanzhaushaltgesetz, und ich muss sagen: Im Spannungsfeld des unternehmerischen Spielraums der SBB einerseits und der schwergewichtigen Aufsicht des Parlamentes andererseits ist es nicht immer einfach, sich zu bewegen. Aber überstürzte Entscheidungen sind nicht gefragt. Wir sehen deshalb vor, die Ueberprüfung der Zuständigkeitsordnung und Führungsstrukturen mit dem Erlass des neuen Leistungsauftrages 1995 zu koppeln. Die SBB brauchen angesichts der Herausforderungen in der Verkehrspolitik eine, wenn auch kurze, Phase der inneren Konsolidierung, sonst könnte das ganze Unternehmen ins «Schlingern» geraten. Denken wir nur daran, dass wir kurz vor der Präsentation von Massnahmenvorschlägen zur Ergebnisverbesserung stehen. Diese wollen wir dann auch zielstrebig anpacken und umsetzen. Dazu braucht es eine Führung, die nicht ständig in Frage gestellt ist. Es braucht Persönlichkeiten, die bereit sind, für die SBB zu arbeiten. Es braucht einfache, transparente Strukturen; es brauchte - ich sage bewusst: es brauchte - kurze Entscheidungswege, es brauchte klare Zuweisung von Pflichten, Verantwortungen und Kompetenzen. Es ist, wie Herr Nationalrat Dreher gesagt hat, ein «Korsett» geschaffen worden, das Schwierigkeiten macht. Zum Leistungsauftrag 1987 möchte ich hier nur folgendes sagen: Technisch funktioniert er, weil er eine intensivere Aufsicht mit grösserem unternehmerischem Spielraum verbindet (mit den Kinderkrankheiten, die wir kennen). Verkehrspolitisch wollen wir ihn gleichwohl überdenken, zumal das Steuerungsinstrument des Infrastrukturbeitrages durch die Tendenz gegen Null in Frage gestellt wird. Abschliessend möchte ich die Leistungen der SBB für 1988 wie folgt würdigen: 1. Die SBB haben gut gearbeitet. Ich darf sicher auch in Ihrem Namen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, inklusive der Führungsspitze, dafür danken. 2. Die SBB arbeiten engagiert - das darf man wohl sagen - an den weiteren Verbesserungen der Kosten- und Ertragslage. Mit ihren Vorschlägen werden sie Bundesrat und Parlament in nächster Zeit einen grossen Knochen zuwerfen, der uns noch länger beschäftigen wird. 3. Die SBB bereiten dem Bund steigende Kosten, die aber noch ihren Preis wert sind. Für die grosse Mehrheit unter uns ist die Schmerzgrenze - das habe ich heute morgen gespürt - wohl bald einmal erreicht. Auch hier ist die zentrale Frage: Wieviel dürfen uns die SBB pro Jahr in etwa kosten? 1988 kosten sie uns rund 1,4 Milliarden Franken. Umgerechnet waren das zwei Paar gute Schuhe pro Einwohner. Dürfen uns die SBB mehr als zwei Paar Schuhe pro Jahr kosten? Darf es etwas mehr, muss es etwas weniger sein? Das wird die zentrale Frage sein, die Sie dann auch mit dem Paket, das wir Ihnen präsentieren werden, zu behandeln haben. Wir wollen versuchen, es nicht bis zum Unerträglichen kommen zu lassen, sondern vorher die richtigen Rezepte verschreiben und die Quellen des Schmerzes behandeln. Nun noch Hinweise auf einige Fragen, die im Rahmen dieser Debatte gestellt wurden: Zunächst einmal zum Vorgehen bei der Planung «Bahn 2000». Am 11. April haben die SBB zu einer umfassenden Orientierung eingeladen; insbesondere wurden auch die Parlamentarier der Kantone Bern, Solothurn, Aargau und Basel-Landschaft eingeladen, weil die Neubaustrecken diese Kantone betreffen. Als Departementsvorsteher habe ich an diesem

E. 11

April meine Besorgnis über die weiterhin harten Fronten zum Ausdruck gebracht. Es ist mir ein Anliegen, dass im Interesse der «Bahn 2000» SBB und Kantone als Partner zusammenwirken. Eine der Hauptforderungen der Kantone war und ist, dass die SBB die

Projektvarianten der Kantone planerisch gleichwertig aufarbeiten. Diese Bereitschaft ist bei den SBB vorhanden. Sie haben am 11. April ausdrücklich zugesichert, dass sie als Bestandteil der Projekteingaben auch die Alternativplanungen vorlegen werden. Alle Betroffene können also weiterhin mitwirken und dann im Planaufnahmeverfahren die SBB-Variante genau mit den anderen vergleichen. Die SBB haben glaubwürdig versichert, dass sie die Umweltanliegen sehr ernst nehmen und von Anfang an ein Projekt vorlegen wollen, das diese Anforderungen erfüllt. Ob es dafür allerdings - das möchte ich mit aller Klarheit sagen - lange Tunnels braucht oder - mit anderen Worten - ob offene Linienführungen nicht auch umweltverträglich sind, kann heute noch nicht beurteilt werden. Auch für Basel-Landschaft, bei dem die SBB die Projekte schon eingereicht haben, werden die regionalen Varianten vom Bundesamt für Verkehr ernsthaft geprüft und miteinbezogen. Hier läuft - wie Sie wissen - das Auflageverfahren noch. Als Departementsvorsteher werde ich Rekursinstanz sein. Darum verstehen Sie sicher, dass ich mich inhaltlich zu den Projekten und Varianten heute nicht äussern möchte. Ich bin aber dankbar, dass die Konfrontation entkrampft werden konnte und wieder offene Gespräche stattfinden. Ich

8. Juni 1989 N 777 SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1988 bin vor allem auch dankbar, wenn das Parlament mithilft, die «Bahn 2000» rechtzeitig zu realisieren. Es ist schon so: Bei der «Bahn 2000» sind im Moment die Juristen am Werk und leider nicht die Ingenieure. In bezug auf die Lösungen von Personalproblemen möchte ich klar zum Ausdruck bringen, dass dies ausschliesslich Sache der SBB ist. Weder der Bundesrat noch das Parlament sollte dies zu seinem Thema machen; es geht hier um ein Stück Sozialpartnerschaft. Die Idee der Zugassistenten stellt der Führung der SBB hinsichtlich Flexibilität ein gutes Zeugnis aus. Derzeit ist die Aktion aber auf Eis gelegt. Das wird solange der Fall sein, als das Zugbegleitpersonal bereit ist, auf den Bezug von Ruhetagen zu verzichten. Die SBB erwarten, dass das Ueberschreiten der Reizschwelle im Raum Zürich in diesem Sommer möglich ist. In bezug auf die Personalsituation allgemein lässt sich sagen, dass insgesamt mehr als 120 000 nicht-bezogene Ruhetage aufgelaufen sind. Das ist eine grosse, eine gefährliche Zahl. In normalen Zeiten betrug dieser Wert durchschnittlich 50 000 bis 60 000 Tage. Um einen Teil entschädigen zu können, haben die SBB mit unserer Bewilligung eine Rückstellung geäufnet. Bevorzugt wird aber nach wie vor der Naturalbezug. Im Moment ist das Ende des Tunnels bei den Rekrutierungsschwierigkeiten noch nicht abzusehen. Initiative und gute Ideen sind hier gefragt. Frau Diener hat gefragt, wie wir den Schweizern die Neat schmackhaft machen wollen. Wir tun dies seit dem 15. September 1988, seit Vernehmlassungsbeginn. Das Volk ist anscheinend, Frau Diener, auf den Geschmack Neat gekommen. Mit Ausnahme von zwei Parteien, eine ist leider die Ihrige, haben alle Parteien, alle Kantone, alle Verbände die Neat befürwortet. Das heutige Problem des Gütertransits und dasjenige mit Blick auf den Binnenmarkt werden wir nur lösen können mit einer leistungsfähigen Eisenbahn. Wir sind keine Insel der Seligen. Wir sind auch nicht ein Land, das in Richtung eines anderen Planeten abheben kann. Wir sind eingebettet in diesem Europa. Wir haben eine Funktion zu erfüllen in diesem Europa. Wir sind seit Jahren ein Transitland, das seine Aufgabe immer erfüllt hat, eine Aufgabe, die uns auch wirtschaftliche Prosperität gebracht hat. Wir vergessen es hin und wieder. Ich glaube, dass wir diese Aufgabe auch in Zukunft übernehmen müssen. Zur Frage von Herrn Nationalrat Giger in bezug auf die Doppelstockwagen: Hier kann ich nur sagen, dass dieses Geschäft Domäne der SBB ist. Die schweizerischen Doppelstockwagen sind nicht teurer als die ausländischen. Wir haben ein

Inter- esse, auch die schweizerische Wagenbauindustrie zu berück- sichtigen. Das Geschäft ist, von uns aus gesehen, in Ordnung abgelaufen. Die Kinderkrankheiten, die Sie erwähnt haben, sind mir nicht bekannt. Ich werde der Frage nachgehen und Sie dann schriftlich orientieren. In bezug auf den von Herrn Nationalrat Luder vorgeschlage- nen Umweltrappen auf Bahnkilometern glaube ich, dass hier nicht der Ort ist, dazu schon vertieft Stellung zu nehmen. Sol- che Rappen für sogenannte gute Zwecke sind ja in letzter Zeit salonfähig geworden. Ueberschlagmässig könnten wir davon ausgehen, dass die Bahnen durch einen Rappen - ich habe versucht, das kurz auszurechnen - pro Personenkilometer und pro Tonnenkilometer insgesamt gegen 200 Millionen Franken jährlich einnehmen würden: dies auf der Basis der heutigen Transport- und Verkehrsleistungen. Doch was wäre die Wirkung einer solchen Abgabe? Die Frage kann heute nicht beantwortet werden. Wir müssen die Idee, die zweifellos interessant ist, weiter studieren. Herr Nationalrat Mühlemann, in bezug auf die zukunftsorien- tierte Denkweise im europäischen Bahnnetz, in bezug auf die Transrapid-Konferenz, kann ich Ihnen nur folgendes sagen: Ich werde Weisungen erteilen, dass wir im nächsten Jahr diese Fragen im Bericht aufnehmen. Die Transrapid-Konfe- renz hat im Jahre 1989 stattgefunden. Es war also nicht mög- lich, hier im Bericht bereits zu rapportieren. Es ist selbstver- ständlich, dass wir für den schweizerischen Anschluss an das europäische Bahnnetz kämpfen. Ich kann Ihnen auch sagen, dass wir sehr aktiv sind bei diesen Eurorail- und Eurobahn- Ideen; hier arbeiten die SBB mit. Eine entsprechende farbige Broschüre ist bereits herausgekommen. Auch Sie haben diese Broschüre erhalten. Aber wie es eben auf internationaler Ebene vielfach ist: Es gibt wohl gute Ideen, aber die Realisie- rung lässt noch auf sich warten. Wir wollen nicht, dass die Schweiz umfahren wird. Wir wollen uns an das europäische Eisenbahnnetz anschliessen. Das ist sehr, sehr wichtig. Aber ich muss Ihnen sagen: Im Moment ha- ben wir gewisse Probleme mit den Franzosen. Ich hoffe, dass es gelingen wird, diese Probleme aus der Welt zu räumen und die Umfahrung der Schweiz zu verhindern. Schliesslich möchte ich noch dem Rat- weil es auch aktuell ist - ganz kurz mitteilen, was an der Sitzung des EG-Ministerrates vom 5. Juni 1989 in Luxemburg beschlossen worden ist, was entschieden wurde, und was vor allem nicht entschieden wurde. Das Mandat wurde nicht geändert, aber es wurde prä- zisiert in der Richtung, dass der Akzent auf den kombinierten Verkehr für den mirtei- und langfristigen Transport gelegt wer- den soll. Was vielleicht auch positiv zu vermerken ist: Die Beto- nung des Umweltschutzes wurde ebenfalls in dieses Papier aufgenommen. Aber nach wie vor ist die Forderung auf dem Tisch: eine «contribution routière de la Suisse». Was heisst das? Ich nehme an, das ist weiterhin der 40-Tonnen-Korridor, den man von uns fordert. Diese Problematik ist nicht vom Tisch, sie ist nach wie vor da. Wir haben anzutreten und haben zu überzeugen. Nach wie vor sind keine Vergeltungsmassnahmen im Mandat angedroht. Die Verhandlungen gehen weiter, und solange man verhandelt, sollte man nicht aufgeben und auch noch et- was Optimismus zeigen dürfen. Wir haben ja ganz bewusst vor diesen Verhandlungen die Grundsatzentscheide Neat getrof- fen. Wir haben den Unterhändlern der EG unsere Ueber- gangslösungen angeboten, und wir erwarten jetzt ein Signal von Brüssel, wie dieses grosse Angebot, das uns sehr viel Geld kosten würde, bewertet wird. Es ist allerdings so, dass Herr Zimmermann, der neue deut- sche Verkehrsminister, vor dieser Tagung eine Pressekonfe- renz durchgeführt hat und an dieser Pressekonferenz anschei- nend doch etwas hart gegenüber der Schweiz aufgetreten ist. Das meine Bemerkungen zu Ihren Fragen. Ich danke Ihnen. Helfen Sie mit, die SBB zu unterstützen. Präsident: Frau Diener hat das Wort für eine kurze persönli- che Erklärung verlangt. Frau Diener: Herr Ogi, eine kurze Antwort an

Sie: Sie haben gesagt: Wir seien in der Schweiz keine Insel der Seligen. Das war der grünen Fraktion schon lange bekannt, lange vor der Neat-Diskussion. Ich glaube, dass wir Gefahr laufen, ein Planet der Unseligen zu werden, wenn wir nicht endlich bereit sind, uns über unsere Grenzen zu unterhalten, und ich denke ganz speziell an die Grenzen unserer Mobilität. Wenn wir uns dieser Diskussion nicht stellen, wird unser Raumschiff Erde ganz sicher zum Planet der Unseligen. Eintreten ist obligatorisch L'entrée en matière est acquise de plein droit Detailberatung - Discussion par articles Titel und Ingress, Art. 1 und 2 Antrag der Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates Titre et préambule, art. 1 et 2 Proposition de la commission Adhérer au projet du Conseil fédéral Angenommen - Adopté Gesamt Abstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Beschlussentwurfes Dagegen An den Ständerat -Au Conseil des Etats 97 Stimmen 2 Stimmen

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali SBB. Geschäftsbericht und Rechnungen 1988 CFF. Gestion et comptes 1988 In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1989 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 05 Séance Seduta Geschäftsnummer 89.027 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 08.06.1989 - 08:00 Date Data Seite 764-777 Page Pagina Ref. No 20 017 419 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.