

de salaire, mais il faut surtout freiner l'explosion des coûts. Cela n'est pas facile, beaucoup s'y sont déjà essayé chez nous et ailleurs car le problème n'est pas purement helvétique. On peut économiser dans le secteur hospitalier, on peut aussi économiser dans la médecine ambulatoire, notre collègue Forel l'a dit tout à l'heure. Il est vrai que l'augmentation exagérée du nombre de médecins qui nous menace est un important facteur de renchérissement et qu'elle n'aidera pas à diminuer les coûts. Il est cependant possible de freiner les coûts en revenant à une médecine plus humaine et moins technique. Qu'on me comprenne bien: il n'est pas question de renoncer aux progrès de la technique médicale mais de les employer avec discernement. Mais pour atteindre cet objectif, il faudrait que la loi sur l'assurance-maladie, que ses tarifs, n'encouragent plus la pure technique mais revalorisent l'acte intellectuel, le contact entre malade et médecin.

Je m'excuse de m'être apparemment éloigné du sujet des subventions aux caisses-maladie mais je suis au cœur de celui de la motion que nous proposons la commission des finances. Je voterai cette motion mais en la comprenant dans le sens quelque peu élargi que je viens d'exposer.

En conclusion, je vous invite à repousser les propositions Forel et Grobet, à accepter les propositions du Conseil fédéral et ultérieurement la motion de la commission en espérant que le Conseil fédéral voudra bien tenir compte des quelques remarques que je viens de faire quant à la révision de la loi sur l'assurance-maladie.

*Hier wird die Beratung abgebrochen  
Ici, le débat est interrompu*

*Schluss der Sitzung um 20.15 Uhr  
La séance est levée à 20 h 15*

## Zehnte Sitzung – Dixième séance

**Donnerstag, 17. März 1977, Vormittag**

**Jeudi 17 mars 1977, matin**

**8.00 h**

**Vorsitz – Présidence: Herr Wyer**

**77.009**

**Finanzplan 1978–1980**

**Plan financier 1978–1980**

**77.010**

**Bundeshaushalt. Ausgleich**

**Finances fédérales. Equilibre**

Siehe Seite 205 hiervor — Voir page 205 ci-devant

## A

**Bundesgesetz über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes**

**Loi fédérale instituant des mesures pour équilibrer les finances fédérales**

**611**

**Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung**

**Loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents**

*Fortsetzung – Suite*

Siehe Seite 231 hiervor — Voir page 231 ci-devant

**Schwarzenbach:** Es stehen die Beiträge an die Kranken- und Unfallversicherung zur Diskussion. Zwei praktizierende Aerzte haben bereits zu uns gesprochen. Vom einen – Herrn Forel – weiss ich, dass er eine clientèle hat, die auf dieses Gesetz ausdrücklich angewiesen und ausgerichtet ist, eine clientèle, die er als Arzt liebevoll und sorgfältig betreut. Auch Herr Gautier ist praktizierender Arzt. Die beiden sind aber zu ganz verschiedenen Standpunkten gelangt. Herr Forel stellte einen Antrag auf Streichung, aus den Erfahrungen seiner Praxis heraus, dass man mit Kranken nicht umgeht wie mit irgend etwas Kontingentitem, bei dem man sparen kann. Vor der Abstimmung über die Ueberfremdungsinitiative hat man mir vorgeworfen, der Mensch sei keine Ware, man könne ihn nicht kontingentieren; das möchte ich hier nun wiederholen: Auch Kranke sind keine Ware und können ebenfalls nicht kontingentiert werden.

Wir haben überall schmerzliche Eingriffe vornehmen müssen, die sehr viele Kosten verursachten. Wie ich aber schon gestern darzulegen versuchte, wäre es eigentlich eher unsere – und auch meine – Zielsetzung, nur das dem Staat zu überburden, wozu er verpflichtet ist, dem einzelnen Bürger aber zu übertragen, was er selber leisten kann. Die Kranken- und Unfallversicherung gehört zu einem Kapitel, bei dem viele Einzelne eben nicht mehr leisten können, und bei denen, angesichts der heutigen Kosten, eine allfällige Erkrankung zu einem zusätzlichen Un-

glück werden kann. Wenn heute einer erkrankt und ins Spital eingeliefert werden muss, kann es für ihn unter Umständen direkt dramatisch werden, weil er einfach nicht weiss, wie er das bezahlen soll. Die wenigsten kommen in eine Privatabteilung. Man bezahlt heute in einer Privatabteilung mehr als im teuersten Grand Hotel. Aber auch in der Allgemeinen Abteilung bezahlt einer noch übertrieben viel. Darum bin ich einfach der Ansicht, hier werde am falschen Ort gespart; es tut mir leid, das sagen zu müssen.

Ich habe es genauso merkwürdig gefunden, dass der Bund ausgerechnet bei der AHV diese 600 Millionen Franken auf die Bürger überwälzt und dann stolz erklärte, er habe nun gespart; er hat einfach die 600 Millionen auf die Bürger überwälzt. Nun tut er dasselbe bei der Krankenversicherung, und zwar in einem Augenblick, da wir wissen, dass das KUVG in zwei Jahren revidiert werden soll. Da sollte man doch bis zu dieser Revision zuwarten und sie nicht heute durch eine derartige Plafonierung präjudizieren. Ich halte das für keine ehrliche Methode, heute etwas zu entscheiden, was zur kommenden Revision des KUVG als fait accompli beiträgt.

Persönlich werde ich also aus den genannten Gründen den Antrag Grobet unterstützen; aber auch noch aus einem weiteren Grund, den ich doch auch erwähnen möchte: Ich sehe nicht ein, dass diese Sparübung an unserem Volk durchexerziert werden soll – ob es nun dieses oder andere Kapitel betreffe –, während im Politischen Departement (auf das ich ein besonderes Auge geworfen habe) überhaupt keine Sparübung gemacht wird. Ich bin legitimiert, diesen Vorwurf zu erheben. Ich habe bei der letzten Finanzdebatte beantragt, wenigstens bei der Entwicklungshilfe 100 Millionen Franken einzusparen, damit diese Égalité gewahrt sei. Es wurde aber nicht gespart; im Gegenteil, man hat mehr ausgegeben. Solange man im Politischen Departement nicht spart, sehe ich wirklich nicht ein, warum die Sparübung an unseren kranken und alten Leuten durchgeführt werden soll. Ich unterstütze also den Antrag Grobet und würde mich freuen, wenn das auch weitere Ratsmitglieder tun. Ich danke Ihnen.

**Trottmann, Berichterstatter:** Der vorgeschlagene Artikel 38bis (neu) ist eine Übergangsbestimmung für das KUVG, der die Bundesbeiträge zugunsten der Krankenversicherung ab 1978 auf den Beiträgen stabilisiert, wie sie für 1976 gewährt wurden. Herr Forel beantragt, diesen Artikel zu streichen. Das hätte zur Folge, dass für das Jahr 1978 150 Millionen und ab 1979 260 Millionen aus dem Massnahmenpaket zur Stabilisierung des Bundeshaushaltes entfallen würden. Der Antrag des Herrn Grobet möchte die Beiträge weiter jährlich um höchstens 4 Prozent ansteigen lassen. Wie das Bundesamt errechnete, hätte dies für die Jahre 1978/79 rund 100 Millionen Franken an Mehraufwendungen zur Folge. Die Massnahmen zur Stabilisierung des Bundeshaushaltes würden also um diese 100 Millionen Franken verringert. Wir müssen die ganze Frage auch aus dieser Sicht beurteilen. So schmerzlich die ganze Uebung bei der Kürzung der Bundesbeiträge an die Krankenkassen ist, die ja nachher logischerweise über höhere Beiträge ausgeglichen werden müssen, gilt es, die Zielsetzung des Massnahmenpaketes nicht zu vergessen. Daher beantrage ich Ihnen, die Anträge Forel und Grobet abzulehnen.

Die Kommission schlägt Ihnen eine Motion vor, mit der die Kostendämpfung im Gesundheitswesen praktisch verwirklicht werden soll. Ich glaube nicht, dass diese Motion einer näheren Begründung bedarf; sie ist in ihrer Zielsetzung klar, und ich bitte Sie, diese Motion an den Bundesrat zu überweisen.

**M. Thévoz, rapporteur:** Le frein à la progression des dépenses que le Conseil fédéral, suivi en cela par la majorité de la commission, nous propose d'instaurer dans le domaine de la santé publique, est vivement combattu par M. Grobet et cela, dit-il, pour un motif essentiel: il n'admet pas une limitation de notre effort dans le domaine de la

santé publique aussi longtemps que nous n'adopterons pas la même politique en matière de défense nationale. En fait, M. Grobet compare deux choses qui ne sont pas comparables. La santé publique, l'assurance-maladie ne sont pas du ressort exclusif de l'Etat. Elles concernent chacun d'entre nous, dans la mesure de notre volonté et de nos moyens. Bien sûr, l'Etat doit intervenir pour coordonner, encourager et aussi atténuer les injustices inhérentes à la nature humaine, ainsi que pour donner à chacun un minimum de sécurité en la matière. Du reste, il n'est nullement question dans nos propositions de diminuer les prestations de la Confédération au chapitre de la sécurité sociale. Il s'agit en fait – et M. Grobet le sait bien – de freiner une progression inquiétante qui, si l'on n'y prend garde, deviendrait rapidement incontrôlée. Je vous rappelle que les propositions du Conseil fédéral tendent à une économie par rapport au dernier plan financier de 150 millions de francs pour 1978 et 260 millions de francs pour 1979. Si nous acceptons les propositions de M. Grobet, c'est donc dans ces limites et dans cet ordre de grandeur que le budget de la Confédération serait aggravé.

J'en reviens à la seconde argumentation de M. Grobet. La défense nationale, elle, est une des tâches essentielles et primordiales de la Confédération et aucun transfert de compétences n'est ni concevable, ni possible en la matière. Nous voulons, sans discussion possible, que notre pays soit assuré et gardé contre les périls extérieurs. C'est aussi l'une des conditions essentielles de notre sécurité sociale, de notre progrès social, et les chiffres relatifs concernant ces deux domaines essentiels, si importants pour notre pays, sont tout de même révélateurs de l'effort principal que nous avons consenti ces dernières années.

En matière de défense nationale, la progression des dépenses selon le plan financier sera de 1978 à 1979 de 9,2 pour cent et la progression des dépenses en matière de prévoyance sociale sera, elle, de 12 pour cent. D'autre part, la part au budget de la défense nationale qui était de 37,3 pour cent en 1960 n'est plus que de 20,8 pour cent en 1975 alors que pour la prévoyance sociale cette part qui était de 12,5 pour cent en 1960 a progressé à 18,9 pour cent en 1975. En chiffres abolus, la défense nationale a progressé de trois fois et la prévoyance sociale de huit fois durant ces quinze dernières années. Dire donc que la prévoyance sociale est à la traîne, et en quelque sorte la victime de notre défense militaire, de notre effort militaire, ne correspond pas à la réalité. L'objectivité nous oblige à rejeter cette affirmation et c'est donc la conscience à l'aise que nous pouvons et devons repousser la proposition Grobet et adopter les propositions du Conseil fédéral et de la commission.

**M. Chevallaz, conseiller fédéral:** Ce qui m'étonne un peu, dans la proposition de M. Grobet, c'est au fond qu'elle n'est pas présentée comme valable en soi mais surtout comme une sorte d'opération de représailles. A entendre le député genevois, le groupe socialiste aurait admis le plafonnement des subventions à l'assurance-maladie si l'on avait plafonné ou réduit quelque peu la croissance des dépenses militaires.

Ce raisonnement me paraît terriblement discutable; il pourrait donner lieu à de singuliers marchandages, à un amendement réduisant les subventions de l'AVS parce qu'on a réduit la subvention au vaccin de la tuberculose bovine, etc., etc. Je ne crois pas que ce soit un argument très sérieux que de jouer les représailles et, sans exagérer le terme, le «règlement de compte» dans le choix de nos options.

Vous aurez tout à l'heure l'occasion de débattre un peu du budget militaire; je serai donc bref à son propos d'autant que M. Thévoz vient de faire une très bonne réfutation à ce propos. Je relèverai tout de même que, si la part du budget militaire au produit national brut s'accroît depuis 1974 de deux ou trois dixièmes de points pour atteindre, au lieu de 1,8, 2,1 pour cent en 1977, ce n'est pas à cause

de l'augmentation du volume des dépenses militaires mais c'est la faute du produit national brut qui, lui, ne progresse plus; il a même reculé en 1975. Ce budget militaire atteignait près de 3 pour cent il y a une quinzaine d'années; il est en proportion nettement plus faible que celui des pays de l'OTAN, plus faible d'une manière sensible que celui de la Suède, neutre comme nous.

Je rappellerai que les dépenses pour la sécurité sociale et la santé publique ont été, pour la Confédération, multipliées par huit, le budget militaire par trois depuis 1960, je rappellerai également qu'aux trois niveaux de la commune, du canton et de la Confédération, ces mêmes dépenses sociales et sanitaires représentaient – c'est le chiffre de 1974 mais il donne un ordre de grandeur – environ 8,5 milliards contre 3,1 milliards aux dépenses militaires; c'est-à-dire respectivement pour les dépenses sociales et sanitaires 5,8 pour cent du produit national brut et 1,8 à 2 pour cent pour le budget militaire.

Je souligne enfin que notre plan financier prévoit une croissance moyenne des dépenses fédérales au titre de la prévoyance sociale de 6 pour cent par année pour 1978 et 1979, donc supérieure à la moyenne d'environ 4 pour cent que nous nous sommes donnée pour objectif et une augmentation globale de 350 millions. Le budget de la défense nationale est, lui, augmenté de 4½ pour cent par année en moyenne et de moins de 300 millions.

Il est donc complètement erroné de dire que la prévoyance sociale est sacrifiée à la défense nationale. Il n'y a d'ailleurs pas contradiction entre ces deux éléments: l'un et l'autre font partie des tâches essentielles de la Confédération.

Il est vrai alors, au sein de notre politique sociale où nous vous proposons de marquer fortement l'accent sur l'assurance-vieillesse et l'assurance-invalidité, que les subventions à l'assurance-maladie doivent être bloquées selon nos propositions pour les deux années prochaines.

Quelle est la justification de ce plafonnement? Vous connaissez l'explosion des coûts en matière d'assurance-maladie, ce n'est pas un terme exagéré; de 1973 à 1974, une augmentation de 18 pour cent; de 1974 à 1975: 17 pour cent, soit une accélération – on peut le dire – deux fois plus forte que celle des prix. Or, la subvention fédérale croît ou devrait croître proportionnellement à ces coûts. Cela explique que nous ayons réagi, et que vous ayez réagi avec nous, en décidant une première réduction de la subvention de 10 pour cent en 1975 et 1976, une nouvelle réduction au budget 1977. Aujourd'hui nous vous proposons de plafonner la dépense en 1978 et 1979 au montant de 1977, soit à 868 millions.

Ce choc nous paraît nécessaire. Il doit provoquer une réforme substantielle, concertée avec les caisses-maladie. Par lettre du 25 février dernier, le comité directeur du Concordat des caisses-maladie suisses, qui s'est entretenu du problème avec mon collègue Hurlimann, chef Département de l'intérieur, a d'ailleurs déclaré approuver ce plafonnement, dans l'idée et dans la volonté que ce coup d'arrêt doit susciter d'ici 1980 une profonde modification du système dont nous sommes en train, avec les caisses, de perdre le contrôle.

La mesure provisoire que nous proposons rendra d'abord les milieux intéressés, des médecins aux hôpitaux, en passant par la pharmacie, attentifs à la nécessité et à la nécessité immédiate de faire fonctionner les freins et de se concerter pour une politique de la santé qui soit supportable pour l'Etat, pour les caisses-maladie et, plus encore, pour les cotisants, notamment pour les cotisants à ressources modestes et chargés de famille.

Laisser progresser allègrement nos subventions de 15, 17, 18, 20 pour cent par année en fonction du système existant actuellement serait nous résigner à une politique digne du tonneau des Danaïdes et cela ne nous contraindrait nullement à une réforme indispensable et urgente. En resserrant le robinet, nous nous contraignons nous-mêmes et nous contraignons les autres aussi à réparer le fond du tonneau. En laissant le robinet grand ouvert

comme le propose M. Forel, nous ne contraignons pas l'ensemble des intéressés à s'entendre pour une réforme valable.

Cette réforme, la révision de la loi sur l'assurance-maladie, nous nous obligeons, et vous avec nous, à la mener à chef rapidement, de sorte qu'elle puisse entrer en vigueur en 1980. Cette réforme est réclamée par la motion de votre commission, que le Conseil fédéral accepte, mais en élargissant la conception, comme l'ont demandé hier les docteurs Gautier et Forel. Il s'agit en effet de définir une économie de la santé publique, une politique médicale et hospitalière, des plans hospitaliers à concerter tenant compte de l'efficacité médicale sans doute, mais aussi de la possibilité d'en assumer les frais. Réforme allant l'encontre d'un certain perfectionnisme, de certains abus corporatifs, que M. Forel a évoqués hier avec éloquence et précision, à l'encontre d'une insouciance trop grande en ce qui concerne les charges publiques et individuelles. Réforme encore à l'encontre d'une certaine surconsommation et d'une certaine surexpansion hospitalière, dans le sens désiré par comité directeur du Concordat.

Cette réforme prendra également en considération une répartition sociale plus équitable de la subvention par la correction du système, qu'on a qualifiée hier – c'était encore les médecins qui parlaient – d'archaïque, ainsi que par l'adaptation des tarifs.

Enfin, cette réforme devra sans doute envisager un financement complémentaire prenant partiellement la relève de la subvention fédérale et dont l'ordre de grandeur serait de quelque 400 millions de francs à partir de 1980. Nous en débattons avec les caisses, avec les organisations corporatives et avec les cantons.

Vous aurez, dès la fin de cette année, je l'espère, à connaître de nos propositions et à en décider. Dès lors, le plafonnement que nous vous proposons prend une valeur de contrainte pour nous et pour tous les partenaires à l'assurance-maladie, contrainte à une réforme indispensable et urgente. Les deux propositions qui nous sont faites atténueraient ou supprimerait cet effet de contrainte, cette obligation de réformer. Ces deux propositions ont d'ailleurs des conséquences financières. Si celle de M. Forel devait être adoptée, ce serait la course sans frein proportionnelle automatiquement à une explosion des prix non contrôlés. Elle coûterait à la Confédération pour 1978 et 1979 150, puis 250 millions, selon les évaluations. La proposition de M. Grobet aurait des effets plus modestes. Elle coûterait néanmoins à la Confédération 35 millions en 1978 et 70 millions en 1979. Le Conseil fédéral vous invite donc à rejeter ces deux propositions et à vous rallier à celle de votre commission.

#### *Abstimmung – Vote*

##### *Art. 35 Abs. 1 Buchst. b*

Für den Antrag der Kommission

102 Stimmen

Für den Streichungsantrag Forel

29 Stimmen

**Präsident:** Kommission und Bundesrat schlagen in Art. 38bis eine Plafonierung vor. Herr Grobet lehnt eine Plafonierung ab und schlägt eine Begrenzung des Wachstums der Bundesbeiträge vor. Demgegenüber schlägt auch hier Herr Forel die Streichung vor.

#### *Abstimmung – Vote*

##### *Eventuell – Eventuellement*

Für den Antrag der Kommission

99 Stimmen

Für den Antrag Grobet

44 Stimmen

#### *Definitiv – Définitivement:*

Für den Antrag der Kommission

100 Stimmen

Für den Antrag Forel

29 Stimmen

#### *Motion der Kommission*

##### *Titel*

Kostendämpfung im Gesundheitswesen

**Ingress**

Im Zusammenhang mit der ab 1978 vorgesehenen Plafondierung der Bundesbeiträge an die Krankenpflegeversicherung gemäss Artikel 38bis KUVG wird der Bundesrat beauftragt:

**Ziff. 1**

Die Vorarbeiten für die Teilrevision des KUVG so voranzutreiben, dass die entsprechende Botschaft noch dieses Jahr den eidgenössischen Räten unterbreitet werden kann.

**Ziff. 2**

Unverzüglich verstärkt auf die Eindämmung der Kosten der Krankenpflegeversicherung hinzuwirken, indem er

**Buchst. a**

der Vorschrift vor Artikel 23 KUVG über die Wirtschaftlichkeit der Behandlung (Bekämpfung der «surconsommation médicale») vermehrt Nachachtung verschafft;

**Buchst. b**

die Kantonsregierungen ersucht, bei der Genehmigung von Tarifverträgen und der Festsetzung von Taxen gemäss den Artikeln 22 bis 22quater KUVG, die Tarife und Taxen nicht nur auf ihre Gesetzmässigkeit und Billigkeit, sondern auch auf ihre wirtschaftliche Tragbarkeit zu prüfen;

**Buchst. c**

die Kantonsregierungen ersucht, vor der Festsetzung von Tarifen für Heilanstalten oder der Genehmigung entsprechender Verträge, diese dem Bundesamt für Sozialversicherung zur Begutachtung vorzulegen, wenn damit eine über die allgemeine Lohnentwicklung hinausgehende Erhöhung verbunden ist.

**Ziff. 3**

Einen Bericht zu erstatten über die Entwicklung der Einkommensverhältnisse der Medizinalpersonen und der Medikamentenpreise sowie ihren Zusammenhang mit den Kostensteigerungen im Gesundheitswesen.

**Motion de la commission****Titre**

Frein aux dépenses dans le domaine de la santé

**Préambule**

Le Conseil fédéral est invité, en relation avec le plafonnement des subsides fédéraux à l'assurance des soins médico-pharmaceutiques prévu à l'article 38bis LAMA,

**Ch. 1**

A accélérer les travaux préparatoires de la révision partielle de la LAMA de façon que le message s'y rapportant puisse être soumis cette année encore aux Chambres fédérales.

**Ch. 2**

A intervenir immédiatement dans une plus forte mesure pour que l'augmentation des frais de l'assurance des soins médico-pharmaceutiques soit freinée, et cela

**Let. a**

En faisant en sorte qu'une plus grande importance soit attribuée à la disposition de l'article 23 LAMA relatif aux traitements économiques (lutte contre la surconsommation médicale);

**Let. b**

En priant les gouvernements cantonaux, lors de la procédure d'approbation des tarifs conventionnels et de la fixation des taxes prévues aux articles 22 à 22quater LAMA, d'examiner, non seulement si les taxes prévues sont conformes à la loi et à l'équité, mais aussi si elles sont supportables du point de vue économique;

**Let. c**

En priant les gouvernements cantonaux de demander l'avis de l'Office fédéral des assurances sociales au sujet des tarifs hospitaliers avant de les fixer ou d'approuver les conventions qui les fixent si ces tarifs entraînent une augmentation dépassant l'évolution générale des salaires.

**Ch. 3**

A établir un rapport sur l'évolution des revenus des personnes exerçant une activité dans le domaine médical et sur celle des prix des médicaments, ainsi que sur leurs relations avec les augmentations de frais dans le domaine de la santé.

**Präsident:** Der Bundesrat nimmt die Motion der Kommission entgegen. Wird sie aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall; die Motion ist überwiesen.

**11.11****Bundesgesetz betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei****Loi fédérale concernant la haute surveillance de la Confédération sur la police des forêts****Art. 37ter, Art. 42 Abs. 1, Art. 42bis, Art. 42ter, Art. 42quater****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 37ter, art. 42 al. 1, art. 42bis, art. 42ter, art. 42quater****Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Ripstein:** Die finanzpolitische Lage des Bundes zwingt auch die Waldwirtschaft, Kürzungsmassnahmen in Kauf zu nehmen und sich gemäss Botschaft mit 10 Millionen Franken Bundesleistungen weniger abzufinden. Weniger Bundesmittel bedingen höhere Leistungen der Kantone und wesentlich höhere Restkosten für die Waldbesitzer. Damit ist die Finanzierung zahlreicher baureifer und dringender Förderungsprojekte im Forstwesen nicht nur in Frage gestellt, sondern gerade in den besonders förderungs- und schutzbedürftigen Gebieten verunmöglich. Rückschläge, ja sogar eine länger andauernde Gefährdung der in den letzten Jahren vorangetriebenen Walderschliessungen und Waldverbesserungen, vor allem in den wirtschaftlich wenig interessanten Rand- und Extremgebieten, werden unvermeidlich sein. Jedenfalls muss den auftretenden Schäden durch gezielte Massnahmen begegnet werden. Natureinwirkungen wie Lawinen, Sturm, Hochwasser und Waldbrände richten sich nicht nach den Bundesfinanzen. Bei gekürzten Bundesleistungen stellt sich die Frage: Kann der Waldbesitzer durch mehr Eigenleistungen den Ausfall der Bundesmittel ausgleichen?

Dazu folgendes: Die betriebswirtschaftlichen Untersuchungen der forstwirtschaftlichen Zentralstelle der Schweiz zeigen, dass die Ertragslage der Forstbetriebe in allen Regionen schmäler und schmäler wird und die Mehrzahl der Betriebe in ausgewiesenen Defiziten steckt. Zusätzliche Mittel für die Walderschliessungen und Waldverbesserungen aus den Forstbetrieben sind auch in Zukunft wenig wahrscheinlich, weil die Kostensteigerung bei den Waldbauarbeiten ununterbrochen weitergeht. Der Verkauf und der Erlös des inländischen Rohholzes sind in erhöhtem Masse auslandabhängig. Die Handelsliberalisierung hat zu erhöhten Risiken geführt. An die Forstbesitzer, an die Forstbetriebe und an den Wald werden von Seiten der Öffentlichkeit laufend erhöhte Anforderungen gestellt, ohne entsprechende Abgeltung. Diese Sachlage hat eine attraktive Förderungspolitik des Bundes notwendig gemacht. Der Bericht für eine Gesamtkonzeption der Wald- und Holzwirtschaftspolitik fordert eine Verstärkung dieser Förde-

rungsmassnahmen. Diese Situation zwingt die Waldwirtschaft zu folgender Feststellung:

Erstens: Im Interesse des Ganzen verzichtet die Waldwirtschaft ihrerseits darauf, die starken Beitragskürzungen an das Forstwesen aus dem Finanzpaket herauszulösen und zu bekämpfen. Sie fordert jedoch, dass im Falle von direkten Schädigungen und Gefährdungen gezielte Massnahmen getroffen werden.

Zweitens: In einem allfälligen weiteren Konjunkturförderungsprogramm des Bundes ist den forstlichen Investitionen mit ihrer dezentralisierten und arbeitsintensiven Bauförderung gebührend Rechnung zu tragen.

Drittens: Trotz vorübergehenden Beitragskürzungen dürfen die Anstrengungen zur Verbesserung des Waldes nicht nachlassen. Infolge Unterlassung dringender Pflegearbeiten müssen erfahrungsgemäss in einem späteren Zeitpunkt wesentlich mehr Mittel zur Schadenbehebung aufgewendet werden, als wenn vorbeugend gehandelt worden wäre. Es ist deshalb unerlässlich, in der Finanzplanung des Bundes mittelefristig wieder zusätzliche Mittel für das Forstwesen vorzusehen.

Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, diesen Begehrungen für die spätere Zukunft Rechnung zu tragen.

**Grünig:** Ich möchte an die Ausführungen von Kollege Rippstein anschliessen. Die Waldfläche im Berggebiet beträgt rund 760 000 Hektaren; das sind 75 Prozent des gesamten schweizerischen Waldareals. Die Nutzung beträgt in diesen Problemgebieten gegenwärtig rund 2 Millionen Kubikmeter Holz. Diese bedeutende Menge sollte jedoch aus waldbaulichen Ueberlegungen, wegen der Ueberalterung usw., auf etwas über 3 Millionen Kubikmeter pro Jahr erhöht werden. Dies ist nur möglich, wenn die Wälder zugänglich gemacht werden, was Investitionen bedingt. Diese Investitionen können aber nicht allein von den Waldeigentümern geleistet werden, da die Reinerträge aus dem Holzverkauf nicht dazu ausreichen. Die eine Million Kubikmeter Holz, die zusätzlich genutzt werden könnte, ergäbe eine zusätzliche Einnahme in den Gebirgsgegenden von über 100 Millionen Franken pro Jahr, und dies mit einem Multiplikatoreffekt von etwa 3 bis 3,5; d. h. durch die zusätzliche Nutzung in den Gebirgswäldern würden 300 bis 350 Millionen Franken jährlich in die Gebirgskantone fliessen. Davon würden die Gebirgskantone viel mehr profitieren, als allgemein angenommen wird.

Eine weitere Bemerkung: Die Subventionen, die das Oberforstinspektorat ausrichten kann, fliessen zu 85 Prozent in unsere Gebirgsgegenden und besitzen ebenfalls einen erheblichen Multiplikatoreffekt, wie das schon Herr Kollege Rippstein dargelegt hat. Sie befürchten nicht zuletzt kleine, bodenständige Gewerbebetriebe. Durch relativ bescheidene Bundessubventionen kann deshalb den Gebirgstälern wirksam und dauernd geholfen werden, ja es ist sogar möglich, zahlreiche neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Schliesslich: Die forstlichen Subventionen sind produktive Subventionen und haben mit einer simplen Umverteilung nichts zu tun. Darf ich deshalb den Bundesrat ersuchen, diesen Ueberlegungen in einem künftigen Finanzplan Rechnung zu tragen? Die Sorge um unseren Wald hat sich noch immer segensreich ausgewirkt.

*Angenommen – Adopté*

## 11.12

**Bundesbeschluss über die Beteiligung des Bundes an der Wiederherstellung der vom Kastanienlindenkrebs befallenen Wälder**

**Arrêté fédéral concernant la participation de la Confédération à la reconstitution des forêts atteintes par le chancre de l'écorce du châtaignier**

### Art. 2 Abs. 1

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### Art. 2 al. 1

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

## 11.21

**Bundesgesetz über die Wasserbaupolizei**

**Loi fédérale sur la police des eaux**

### Art. 9 Abs. 3

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### Art. 9 al. 3

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Präsident:** Damit ist der Block 1 durchberaten.

Wir gehen über zum Block 2. Die einleitenden Erläuterungen gibt Herr Stich.

## Block 2 – Volet 2

**Stich,** Berichterstatter: Im Bereich des Verkehrs geht es vorerst einmal darum, bisherige Kürzungen von Subventionen ins ordentliche Recht überzuführen. Das gilt für Artikel 51, welcher die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den Berufs- und Schülerverkehr regelt, aber auch für Artikel 60 Absatz 2 (Bundesbeiträge an technische Verbesserungen), Artikel 60 Absatz 3 (Umstellungen) und Artikel 60 Absatz 4 (Aufrechterhaltung des Betriebes).

Obwohl auch dazu in der Kommission Anträge auf Ablehnung gestellt worden sind, sind sie doch mit relativ starken Mehrheiten abgelehnt worden.

Neben der Verankerung dieser bisherigen Subventionskürzungen werden mit dieser Vorlage gerade im Bereich des öffentlichen Verkehrs die Weichen total neu gestellt, und man kann sich wirklich fragen, ob es für eine solche grundsätzliche Auseinandersetzung nicht mehr und vor allem aussagekräftigere Unterlagen braucht, da hier Entscheidungen getroffen werden, die nicht mehr rückgängig gemacht werden können. In der Kommission ist deshalb auch die Frage aufgeworfen worden, ob hier nicht in unzulässiger Weise die Gesamtverkehrskonzeption präjudiziert werde. Vom Bundesrat wird dies zwar bestritten, doch sind der Kommission keine offiziellen Papiere zu diesem Konzept übergeben worden.

Ein Stichwort des neuen Konzepts heisst wohl Regionalisierung. Grundsätzlich ist sicher zu befürworten, wenn in einer Region die Verwaltungen verschiedener öffentlicher Verkehrsunternehmungen zusammengelegt werden und der Benutzer vor allem auch von einem Tarifverbund profitieren könnte. Diese Zielsetzung ist aber nur indirekt anvisiert, indem z. B. in Artikel 60 Absatz 5 des Eisenbahngesetzes neu vorgesehen wird, dass die Beiträge der Kantone für vorwiegend regionale Linien erhöht werden können, und zwar gemäss den Artikeln 56 und 58 (Beiträge an technische Verbesserungen und Beiträge für die Aufrechterhaltung des Betriebes). Abgesehen davon, dass wohl mit Ausnahme der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn praktisch alle anderen Privatbahnen unter den Begriff der vorwiegend regionalen Bedeutung fallen, können mit dieser Kompetenz die in den Absätzen 2 und 4 vorgesehenen Beiträge der Kantone weiter erhöht werden, und zwar bis zu 100 Prozent.

Man kann diese Massnahme als Beginn einer neuen Aufgabenverteilung zwischen Bund und Kantonen sehen. Bedeutender ist jedoch die Feststellung, dass der Bund mit dieser Massnahme einen starken Druck auf allfällige Umstellungen ausüben kann. In der gleichen Richtung zielt auch die Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, wonach neu Dritte zu Beiträgen herangezogen werden können an Investitionen oder Leistungen, wenn sie entsprechende Begehren stellen. Hier stellt sich vor allem auch die Frage, ob die Kantone zu Leistungen herangezogen werden können, wenn sie z. B. an einer Fahrplankonferenz Begehren auf Führen bestimmter Züge stellen. In diesem Fall hätten die Bundesbahnen sehr weitgehende Möglichkeiten, indem sie nur noch wenige Züge in den Fahrplan aufnehmen und für alle weiteren Züge zusätzliche Leistungen geltend machen könnten.

Eine vollständig neue Regelung wird hinsichtlich der Reisepost gesucht, indem auch hier Kantone und Dritte zu neuen Leistungen herangezogen werden sollen. Nach dem neuen Artikel 3a des Postverkehrsgesetzes soll der Betrieb von Postautolinien, die dem allgemeinen Verkehr dienen, von Leistungen der Kantone an Investitionen und Betriebsdefizite abhängig gemacht werden. Die Kommissionsmehrheit beantragt Ihnen, diesen Artikel zu streichen, da auch die Rechtsgrundlage als problematisch erscheint, obwohl sie von der Justizabteilung bejaht wird.

Im ganzen gesehen werden die Kantone durch diese vorgesehenen Massnahmen möglicherweise erheblich finanziell belastet.

Einen wesentlichen Stein des Anstoßes bildet die Aufhebung der Transportpflicht für Stückgut. Ein entsprechender Streichungsantrag wurde in der Kommission zwar schliesslich mit 12:15 Stimmen verworfen. Hier ist, wie Sie gesehen haben, ein Fehler in der Fahne enthalten, weil es ein Minderheitsantrag ist. Zwar befördern die Bahnen heute nur noch 8 bis 9 Prozent des gesamten Stückgutverkehrs, was bei den SBB nach der Vollkostenrechnung ein Defizit von jährlich 216 Millionen Franken verursacht. Dabei fehlt unseres Erachtens aber doch auch eine Rechnung, die Auskunft gibt, was passiert, wenn der Stückgutverkehr wegfällt. Wenig schlüssig sind auch die zitierten Zahlen, ist die starke Abnahme zwischen 1970 und 1975 doch auf eine entsprechende Verdrängungspolitik der Schweizerischen Bundesbahnen selbst zurückzuführen. Die SBB wollen zwar pro 1978 15 und pro 1979 30 Millionen Franken einsparen bei Wegfall der Beförderungspflicht, der Transportpflicht, was aber nur möglich ist, wenn ein entsprechender Personalabbau vorgenommen werden kann, denn Investitionen fallen wohl keine weg. Fraglich bleibt aber, ob auf diese Art überhaupt eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Bahn und Strasse gefunden werden kann, denn die Erfahrung hat in den letzten Jahren doch eindeutig gezeigt, dass mit dem Stückgutverkehr auch der Wagenladungsverkehr verschwunden ist. Auch wenn der Lastwagen für die Flächenbedienung sicher zweckmässiger ist, muss doch die Frage ernsthaft geprüft werden, ob nicht durch eine flexiblere Preispolitik hier mehr zu erreichen ist.

Aehnlich problematisch scheint uns auch die Änderung des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife. Unbestritten ist die Schaffung von streckenunabhängigen Tarifkilometern. Fraglich bleibt aber Artikel 12 Absätze 1 und 2, wo neu Mindestpreise für den Berufs- und Schülerverkehr vorgesehen werden. Diese Änderung geht von der Annahme aus, durch eine Mehrbelastung der Pendler könne der Zersiedlung entgegengewirkt werden. Vermutlich spielen hier aber andere Ueberlegungen für die Wahl eines vom Arbeitsort verschiedenen Wohnortes eine entscheidendere Rolle, nämlich die Mietzinse, der grössere Wohnkomfort, die Ruhe auf dem Lande. Möglicherweise wird durch diesen Entscheid deshalb nicht die Zersiedlung gestoppt und die Bahnen durch die Pendler saniert, sondern wieder einmal die Abwanderung auf die Strasse gefördert. Wer hier recht hat, welche Annahme

richtig ist, das wissen wir nicht; das werden Sie auch entscheiden müssen.

Beim Strassenverkehr erachtet die Kommission den Wegfall des A-fonds-perdu-Betrages von 150 Millionen Franken an den Nationalstrassenbau im heutigen Zeitpunkt als durchaus vertretbar und akzeptiert auch eine flexiblere Teilung des Anteils des Strassendienstes am Reinertrag der Treibstoffzölle. Die Kommission ist auch mit der Nichtberücksichtigung von Liegenschaftssteuern, Handänderungssteuern usw. bei der Berechnung des Bundesanteiles einverstanden, lehnt aber eindeutig und mit grosser Mehrheit eine rückwirkende Inkraftsetzung auf 1968 ab; sie möchte sie erst auf 1. Januar 1977 in Kraft setzen.

Neu aufgenommen worden ist beim Schlüssel der Verteilung der Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug offenen Strassen und der Mittel für den Finanzausgleich ein zusätzliches Kriterium, nämlich die steuerliche Belastung des Schwerverkehrs. Dieser Antrag ist aufgenommen worden aufgrund der Feststellung, dass der Schwerverkehr die durch ihn verursachten Kosten nach der Kategorienrechnung bei weitem nicht deckt. Damit soll der Bund einen stärkeren Druck auf die Kantone ausüben können zur Anpassung der entsprechenden Motorfahrzeugsteuern.

In der Kommission selbst sind dann noch zwei Motionen zur Diskussion gestanden. Die eine Motion hat eine Abgabe verlangt für die Benützung der Autobahnen. Sie ist mit 8:10 Stimmen abgelehnt worden. Sie hat also nicht einfach eine Vignette befürwortet, sondern sowohl eine Vignette als auch eine stärkere Belastung des Schwerverkehrs. Die andere Motion wollte eine Ausdehnung des Nachfahrverbotes von 20.00 bis 06.00 Uhr. Auch sie ist mit 8:10 Stimmen abgelehnt worden. Die beiden Motionen werden wieder eingereicht werden und zu einem späteren Zeitpunkt zur Diskussion stehen.

Die Kommissionsmehrheit bittet Sie, ihren Anträgen zuzustimmen.

**M. Mugny, rapporteur:** Nous abordons maintenant le chapitre «Transports et communications», page 11 du dépliant en français.

La sous-commission qui s'est occupée de ce problème a fait d'abord les remarques suivantes: il ne faut pas nuire à la qualité des transports publics. Les dispositions que nous prenons doivent avoir ce souci en priorité; ensuite il faut harmoniser ces dispositions et ces mesures avec les objectifs de la conception générale des transports; de plus, éviter de simplement transférer des charges et des tâches aux cantons et communes. Enfin, si possible, nous devons arriver à diminuer le déficit des Chemins de fer fédéraux.

Les dispositions que nous mettons maintenant en discussion vont intégrer dans le droit ordinaire des réductions de subventions introduites en 1975 et encore en vigueur aujourd'hui. En revanche, d'autres dispositions sont nouvelles, en particulier la proposition de supprimer l'obligation pour le transport de détail (Stückgutverkehr).

Quelques remarques sont à faire concernant les décisions de la commission. A l'article 51, alinéas 2, 3 et 4, la réduction linéaire de 10 pour cent de l'indemnisation aux chemins de fer privés, sur la base des frais de transport des travailleurs et des écoliers, ramènera cette participation de la Confédération de 19 fr. 30 à 17 fr. 35, avec une économie de 4 millions pour la Confédération. La proposition de minorité a été présentée à la commission, elle a été refusée par 18 voix contre 7. Qui paiera cette différence? Ce seront les usagers eux-mêmes ou les cantons qui peut-être mettront une partie de cette nouvelle charge à la charge des communes.

A l'article 60, il s'agit de la participation des cantons aux améliorations techniques. Cette participation existe déjà en fait, mais elle variait jusqu'en 1974 de 30 à 70 pour cent, exceptionnellement ramenée à 15 pour cent quand les cantons étaient de trop faible capacité financière. Dé-

sormais, elle atteindra entre 40 et 90 pour cent d'où une économie pour la Confédération de 15 millions.

Dans la loi du 11 mars 1948, sur les transports par chemins de fer et par bateaux, on propose un article 7a (nouveau) qui prévoit précisément la suppression pour les CFF de l'obligation d'accepter les transports de détail. Une minorité de votre commission proposera de maintenir cette obligation. Pourquoi cette modification? C'est que ce transport occasionne aux Chemins de fer fédéraux un excédent de dépenses annuels estimé de 200 à 216 millions. Il est évident que la suppression de cette disposition ne va pas ramener le déficit de la Confédération de 700 à 500 millions, c'est-à-dire provoquer une économie aussi importante chez les Chemins de fer fédéraux. En revanche, il n'est pas normal, nous semble-t-il, d'imposer aux CFF des obligations qui leur coûtent aussi cher alors que déjà maintenant ils ne transportent plus que le 8 pour cent de l'ensemble des transports de détail. Désormais, ils passeront des conventions avec les transporteurs privés et ils se chargeront surtout des transports à longue distance. Rappelons encore que les chemins de fer privés avaient quelque souci à ce sujet parce que pour eux, ce mode de transport est souvent rémunératrice, les CFF prenant à leur charge la totalité des frais accessoires. Il nous paraît tout de même que dans ces conditions la proposition du Conseil fédéral est sage.

A l'article 3, 3e alinéa (nouveau), de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, des tiers particulièrement intéressés à des investissements et qui les réclament devront participer à leur couverture et à celle de certaines prestations. Là aussi, des dispositions existent déjà et, par exemple, si je ne fais erreur, la ligne et la gare des CFF entre l'aéroport de Kloten et Zurich sont subventionnées en partie par le canton et la ville de Zurich. Cependant, il s'agit aujourd'hui d'admettre une disposition légale qui permette aux chemins de fer de faire participer soit des cantons et des communes, soit des groupements de communes, ou encore des entreprises ou des associations économiques à certains investissements. Votre commission estime que cette disposition est sage et l'a acceptée à l'unanimité.

Loi sur le service des postes. L'article 3a (nouveau) a été refusé par 14 voix contre 10. Nous estimons en effet qu'il n'est pas normal actuellement de mettre à la charge des cantons les 15 millions d'économie que les PTT réaliseraient. Cette somme ne peut modifier le budget de la Confédération puisque les PTT ont fait 160 millions de bénéfice en 1978. Il est vrai qu'ils ont encore à son égard une dette de 300 millions qui sont des déficits reportés. Il faudra, nous l'espérons, amortir cette dette au cours des prochaines années. D'autre part, si ce problème doit être revu, c'est dans le cadre de la politique générale des transports et non pas dans celui d'une disposition qui touche uniquement l'aspect financier et qui imposerait cette charge en particulier à certains cantons seulement, notamment sur leur territoire.

Quant à la suppression pour les routes nationales de la contribution de 150 millions, il n'y a pas de problème, elle est acceptée sans discussion. Avec la proposition de Mme Uchtenhagen, nous avons adopté l'article 15 nouveau, qui demande aux cantons de régler l'imposition du trafic lourd d'une manière un peu plus objective que jusqu'à maintenant.

En ce qui concerne les passages à niveau, il n'y a pas non plus de problème. Cependant, une seule question encore, à savoir la rétroactivité qui était prévue pour la disposition concernant la prise en considération de l'impôt sur les gains immobiliers. Le Conseil fédéral proposait que cette disposition entre en vigueur avec effet rétroactif au 1er janvier 1968. Or vous savez qu'on n'aime pas beaucoup ces effets rétroactifs et dans ce cas votre commission, à l'unanimité, propose que la date fixée soit le 1er janvier 1977. En effet, cette question n'a pas été réglée à l'entière satisfaction sur le plan du droit, jusqu'à maintenant; et les cantons qui devraient rembourser à la Confédération entre 60 et 70 millions ne l'ont pas fait pour le moment. Dans les

conditions actuelles, ce serait évidemment leur imposer des charges supplémentaires qui ne nous paraissent pas opportunes. En revanche, pour l'avenir ces dispositions seront applicables.

Enfin quelques motions ont été repoussées, nous aurons probablement l'occasion d'en discuter dans le cadre de la discussion de détail. Votre commission vous propose donc d'accepter les propositions telles qu'elles figurent sur le dépliant mis à votre disposition.

**Frau Spiess:** Seit gestern nachmittag beschäftigen sich viele von uns damit, ja zu sagen zu Dingen, zu denen wir eigentlich lieber nein sagen möchten. Aber wir haben es gestern gehört, wir sollen dem Verstand, dem politischen Willen folgen, und nicht dem Herzen. Daran halte ich mich auch, ich werde also keinen Antrag stellen, ich denke nicht daran. Aber wenn wir schon in diese sauren Aepfel beißen müssen, dann wollen wir diese Aepfel wenigstens nicht an einer übel schmeckenden Sauce angerichtet finden. Was meinen Zorn erregt, sind einige Sätze auf Seite 42 der Botschaft. Hier heisst es: «Mit kostengerechteren Preisen für Pendlerabonnementen soll neben der Entlastung des Bundeshaushaltes längerfristig auch ein siedlungspolitisches Ziel erreicht werden, denn durch Fahrzeitverkürzung bei übermäßig tiefen Preisen wird die Entmischung Wohnort–Arbeitsort gefördert. Die Bevölkerung der Innenstädte geht zurück; die Vororte und Aussengegenden werden zu Schlafstätten. Zur Verhinderung dieser Entwicklung können auch wirklichkeitsnähere Pendlerfahrtelpreise ihren Teil beisteuern.» Herr Stich hat sanft und liebvolll kurz darauf hingewiesen, dass das nicht stimmt. Ich möchte es ein bisschen gepfeffter tun: Sie wissen alle genau, dass das Unsinn ist, was hier steht. Kein Mensch wird deswegen aus einer Stadt wegziehen, weil er auf die Preise der Pendlerabonnementen sieht. Er wird wegziehen, weil ihm die Luft nicht mehr passt, weil sein ehemals friedliches Wohnquartier in ein Lärmquartier verwandelt worden ist, weil er – und das betrifft vor allem die jungen Familien – für seine Kinder keinen Platz mehr hat in den viel zu kleinen Wohnungen: darum zieht er aufs Land. Und wenn er nun aufs Land zieht, so wird er dort keineswegs das billige oder weniger billige Pendlerabonnement nehmen, im Gegenteil, je teurer es ist, desto eher wird er auf das Auto umsteigen. Nun, ich bin keineswegs ein Feind des Autos, ich weiß, wie nützlich und auch nötig ein Auto sein kann für den Verkehr über Land; aber gerade im Nahverkehr sollten wir mehr und mehr das Auto ausschalten können, das wäre gute Siedlungspolitik, mit der wir unsere Städte wieder wohnlicher machen können. Ich kann mir eigentlich kaum vorstellen, dass unsere gescheiteten Bundesräte diesen Satz aufmerksam durchgelesen und auch noch genehmigt haben. Ich glaube, irgend jemand in der Verwaltung wollte das Zeug à tout prix irgendwie genehm machen und hat sich diese – entschuldigen Sie – dumme Begründung einfallen lassen. Damit möchte ich Sie bitten, in Zukunft auch die Nebenbemerkungen aufmerksam zu lesen und sich zu weigern, solche Sachen entgegenzunehmen. (Beifall)

**M. de Chastonay:** La série des mesures proposées par le Conseil fédéral pour équilibrer les finances de la Confédération d'ici la fin de la législature touchent le domaine des transports. Je me réfère à ce sujet au dépliant, soit aux chiffres 811 à 815. En ce domaine, les économies préconisées signifient, pour diverses entreprises, l'abandon d'une politique qui s'efforçait de compenser le traitement inégal, par la Confédération, des régions desservies par les PTT ou par les CFF, d'une part, et par les entreprises concessionnaires d'autre part. Le message du 9 février 1977 de l'exécutif fédéral n'affirme, et je le regrette, rien de concret au sujet des conséquences que ces mesures comporteront pour les régions économiquement moins développées et en marge des grands réseaux. Or, c'est précisément dans le domaine des transports que l'on peut consta-

ter que ces mesures pourraient avoir des effets secondaires politiques dangereux pour les régions du pays peu ou mal desservies par le faisceau des voies de communication. Comme jusqu'à maintenant, on s'est refusé à prendre des mesures globales en faveur des transports publics en ne voulant pas anticiper sur les résultats des travaux relatifs à la conception globale des transports, on s'étonne quelque peu de lire à la page 37 du message, texte français, qu'il a été tenu compte des travaux entrepris à propos de cette conception globale «dans la mesure où les propositions faites figureront, selon toute vraisemblance, dans cette étude d'ensemble qui est encore loin d'être terminée». Je puis dès lors me poser la question que le rapporteur Stich s'est posée: Ne préjuge-t-on pas déjà trop et par avance de la conception globale des transports?

Dans le domaine plus concret des économies proposées dans les divers textes légaux intéressant les transports et sans vouloir verser, monsieur le Chef du Département fédéral des finances, trop de larmes sectorielles en la matière, nous nous permettons de poser diverses questions à M. le conseiller fédéral Ritschard.

Tout d'abord la réduction de l'indemnisation – modification de l'article 51 de la loi sur les chemins de fer. L'indemnisation n'est pas une subvention mais un dédommagement au sens du droit public. Quid, dès lors, du droit légal de ces entreprises à ces indemnisations? D'autre part, en réduisant l'indemnisation ne court-on pas le risque de voir les déficits augmenter à l'image de la charge financière qui sera tout naturellement transposée sur les cantons et sur les communes? Enfin, si l'on considère que ces entreprises concessionnaires desservent les régions peu peuplées du pays où la densité du trafic est basse, ne risque-t-on pas de créer une grave entorse au principe non écrit mais toujours appliqué par le Conseil fédéral de l'égalité de traitement entre toutes les organisations responsables des transports?

On nous propose ensuite l'abaissement des contributions fédérales au titre des améliorations techniques – article 60, 2e alinéa, de la loi sur les chemins de fer – ainsi que la réduction de l'aide de la Confédération au maintien de l'exploitation – article 60 de dite loi, alinéa 4. Par ces mesures, la Confédération transmet généreusement une partie de ses charges aux cantons et éventuellement aux communes. Les cantons principalement desservis ne seront-ils pas automatiquement plus fortement chargés que les autres sur le plan financier? La question se pose et reste ouverte.

On nous propose encore la différenciation des contributions aux investissements et à la couverture du déficit selon l'importance des lignes, suivant l'article 60, cinquième alinéa, de la loi sur les chemins de fer. Cette mesure nous paraît d'une application fort difficile. En effet, comment déterminer les économies annuelles exactes sans savoir clairement, au préalable, ce qu'il faut entendre par ligne régionale? La majorité des entreprises de transports concessionnaires est établie, on le sait, dans le domaine régional. Faut-il en déduire qu'elles seront toutes touchées par cette mesure et que l'on a pour objectif d'engendrer une modification fondamentale de la politique des transports? Ici aussi la question reste ouverte.

Autre proposition, la fixation d'un taux de couverture minimum pour le transport des travailleurs et des écoliers – modification de l'article 12 de l'arrêté sur la formation des tarifs CFF. Cette mesure qui est préconisée ici consiste à porter le prix de l'abonnement mensuel pour le libre parcours en deuxième classe à 14 fois la valeur du prix du billet aller et retour correspondant. Il nous paraît que les arguments développés, à propos de cette économie, notamment dans le message et par les rapporteurs de la commission sont peu convaincants. On ignore complètement l'alternative du véhicule privé et il est illusoire de penser, exercer ainsi une influence décisive sur la politi-

que d'urbanisation. Dans beaucoup de régions, particulièrement dans celles qui sont éloignées des agglomérations, la situation du marché ne permet guère d'ajuster encore les tarifs pour les travailleurs et les écoliers.

On nous propose ensuite la suppression de l'obligation de transporter et d'établir des tarifs en matière d'envois de détail – article 7 de la loi sur les transports par chemins de fer et par bateaux. En n'acceptant le transport des envois de détail que pour autant que cela soit rentable, en supprimant l'obligation de transporter dans ce domaine, le Conseil fédéral propose une mesure qui, si elle peut paraître justifiée par rapport au principe d'une saine économie de gestion, nous paraît devoir ouvrir une brèche très sérieuse dans le concept, dans le principe même des transports publics. Cette mesure semble vouloir remettre en question la garantie des prestations de transports. D'autre part la suppression de l'obligation de transporter et d'établir des tarifs intervient au moment même où les milieux intéressés viennent de commencer à réunir, pour les traiter, tous les éléments de base de ce vaste et complexe problème qui, dans le message, n'est traité que du point de vue des Chemins de fer fédéraux. N'est-ce pas, Messieurs les Conseiller fédéraux, mettre quelque peu la charrue devant les bœufs? Nous craignons fort que, par la suppression proposée de l'obligation de transporter et d'établir des tarifs, les chemins de fer privés risquent de perdre un vaste volume du trafic des envois de détail, alors que les Chemins de fer fédéraux poursuivront la sélection à l'acceptation et par les prix jusqu'à la réduction du trafic des envois de détail à un trafic groupé entre les centres. Cela, et c'est peut-être là l'aspect grave de la question, peut signifier une hausse des prix de transport des centres vers les régions rurales, plus les régions sont éloignées, plus elles se trouvent désavantagées. Cela étant, on peut se demander si les économies et les réductions proposées dans les interventions financières de la Confédération, de par les conséquences indirectes qu'elles comportent inévitablement sur le plan des principes généraux, ne sont pas à même d'amener avec elles la désintégration complète de la réglementation tarifaire en des régions défavorisées du pays qui doivent précisément pouvoir compter sur une stabilité des tarifs en la matière.

Dès lors je me pose la question de savoir s'il est vraiment opportun de décider maintenant les suppressions proposées de l'article 7, littera a, de la loi sur les transports par chemins de fer et par bateaux, avant même que les Chemins de fer fédéraux aient présenté leurs propositions quant à la restructuration du trafic des envois de détail.

Messieurs les Conseillers fédéraux, j'aimerais être convaincu de la réelle pureté des intentions du Conseil fédéral en la matière et au sujet du maintien de la qualité des transports et communications dont on a fait état tout à l'heure à cette tribune. Je remercie d'ores et déjà M. le chef du Département des transports et des communications pour les réponses et les apaisements qu'il donnera, puisqu'ils concernent avant tout les soucis et préoccupations que le train nécessaire d'économies peut procurer à des régions du pays dont les mauvaises voies de communication et la relative précarité des moyens de transports ne contribuent guère à leur développement et surtout à leur épanouissement économique.

## 811

### Eisenbahngesetz – Loi fédérale sur les chemins de fer

**Art. 51 Abs. 2 und 3 dritter Satz und Schlussbestimmung.  
Abs. 4 zweiter Satz, Art. 60 Abs. 2 bis 8**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Anträge Meier Werner**

**Art. 51 Abs. 2 und 3 dritter Satz und Abs. 4 zweiter Satz**  
 Streichen (= bisheriger Text)

**Art. 60 Abs. 2, 4 und 5**  
 Streichen (= bisheriger Text)

**Antrag Muret**

Streichen (= beibehalten des geltenden Textes)

**Art. 51 al. 2 et 3 troisième phrase et disposition finale, al. 4 deuxième phrase, art. 60 al. 2 à 8****Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Propositions Meier Werner**

**Art. 51 al. 2 et 3 troisième phrase, et al. 4 deuxième phrase**  
 Biffer (= texte actuel)

**Art. 60 al. 2, 4 et 5**

Biffer (= texte actuel)

**Proposition Muret**

Biffer (= maintenir le texte actuel)

**Meier Werner:** Gestatten Sie mir einige allgemeine Bemerkungen zur Einleitung. Ich habe gestern unter sanftem, aber wohl motiviertem Druck unseres Herrn Ratspräsidenten auf eine Wortmeldung in der Eintretensdebatte verzichtet. Nun möchte ich doch einige Gedanken grundsätzlicher Art noch zum Ausdruck bringen.

Was mich beschäftigt bei diesem Block «Öffentlicher Verkehr» und mir zu ernsten Bedenken Anlass gibt, ist die Tatsache, dass mit den Vorschlägen des Bundesrates – es ist hier an diesem Pult bereits angedeutet und gesagt worden – in einzelnen Bereichen auf dem Weg über Sparmassnahmen eigentliche Strukturveränderungen in die Wege geleitet werden. Das trifft zu beim öffentlichen Verkehr; denn hier gehen eindeutig die Sparmassnahmen, die Abbauvorschläge, beträchtlich über das hinaus, was man normalerweise unter dem Begriff Sparen verstehen kann. In den Regierungsrichtlinien hat der Bundesrat wiederholt gerade in den letzten Jahren angesichts des explosiven Anwachses des individuellen Motorverkehrs und der dadurch verursachten Umweltschäden der Förderung des öffentlichen Verkehrs vorrangige Priorität eingeräumt. Der Bund hat – das sei hier offen zugegeben – in dieser Hinsicht finanziell ja auch einiges getan. Um so beunruhigender ist es nun, sehen zu müssen, dass der Bundesrat jetzt, wo aus den eben genannten Gründen die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein noch dringlicheres Gebot geworden ist, von seinen bisherigen Prioritätserklärungen abweicht. Gewiss, ich räume ein, dass die Bahndefizite bedenkenerregende Ausmaße angenommen haben. Ich stelle hier als Vertreter des Personals fest: Auch das Bahnpersonal, das sich – ich unterstreiche dies – traditionsgemäß durch besondere Betriebstreue und Betriebsverbundenheit auszeichnet und sich im Kundendienst engagiert, dieses Personal leidet ganz außerordentlich unter der gegebenen Situation. Vor allem aber leidet dieses Personal – das möchte ich zu Handen der hier anwesenden Herren Bundesräte festhalten – unter der nun eingetretenen und durch die bundesrätlichen Anträge massiv gesteigerten Verunsicherung über das weitere Schicksal unserer doch so gut ausgebauten, von ausländischer Energie unabhängigen Bahnen, die einen Infrastrukturwert von vielen Milliarden Franken repräsentieren. Es hat in der Tat wenig oder nichts mehr mit ernsthafter Förderung des öffentlichen Verkehrs im Sinne dieser erwähnten Regierungserklärungen durch den Bund zu tun, wenn bisherige Bundesleistungen unter verschiedenen Gesetzestiteln teilweise auf die ebenfalls defizitären Kantone abgeschoben werden

sollen, mit dem wohl unvermeidlich damit verbundenen Risiko, dass die Schiene gegenüber der unentwegt weiter expandierenden Strasse noch mehr ins Hintertreffen gerät. Es steht hier völlig ausser Diskussion, dass wir ein leistungsfähiges Strassennetz nötig haben. Es sollte aber ein besonderes Anliegen unserer Regierung sein, die Strasse, besonders auch aus energie- und umweltpolitischen Gründen, nach Möglichkeit zu entlasten und für eine bessere Ausnutzung des vorhandenen Leistungsangebots der Schiene zu sorgen. Aber die bundesrätlichen Vorschläge bewirken in ihrer Tendenz, gewollt oder ungewollt, letztlich doch das Gegenteil. Die Reduktion der Abgeltung im Schüler- und Berufsverkehr, die Erhöhung dieser Abonnementtarife, der Abbau der Bundesleistungen für technische Sanierungen und Aufrechterhaltung von Betrieben, die zusätzliche Benachteiligung von Linien mit regionaler Bedeutung und schliesslich die Aufhebung der Transportpflicht im Stückgutverkehr, das alles sind Vorschläge, die in einem krassen Widerspruch zu der angeblich prioritären Förderung des öffentlichen Verkehrs stehen.

Nun lassen Sie mich zum Artikel 51, zum Antrag des Bundesrates kurz einige Ausführungen machen. Es soll also die bereits beschlossene und in Kraft befindliche zehnprozentige Kürzung der Abgeltungsleistungen für den Schüler- und Berufsverkehr ab 1978 ins ordentliche Recht übergeführt werden (Einsparung: 4 Millionen). Ich stelle fest, dass diese Abgeltungsleistung keine Subvention ist, sondern es handelt sich dabei um einen Rechtsanspruch. Das System der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist vor einigen Jahren revidiert und auf einen völlig neuen Boden gestellt worden. Ich unterstreiche: In minutiöser Gründlichkeit wurden dabei alle Faktoren erfasst, aus welchen ein Anspruch auf Abgeltung abgeleitet werden kann. Dazu gehören – wie in Absatz 1 des Artikels 51 ausgeführt ist – der Berufs- und Schülerverkehr, der Verkehrsmarkt und die Verkehrswegeinvestitionen. Das alles wird da berücksichtigt. Eine Kürzung dieser Abgeltungsleistungen – es betrifft hier den Berufs- und Schülerverkehr – ist nach meinem Dafürhalten eine Rechtswidrigkeit, die nicht weitergeführt und insbesondere nicht ins ordentliche Recht übergeführt werden darf.

Materiell trifft die Massnahme alle jene Privatbahnen, die – sei es in der Agglomeration selber, in ländlichen Gebieten oder als Verbindung zwischen diesen unterschiedlichen Landesteilen – in dieser Verkehrssparte wichtige Funktionen erfüllen, sehr hart. Sie bewirkt für diese Unternehmen einen Ertragsausfall, was schliesslich auf eine Mehrbelastung der Kantone hinausläuft, also effektiv keine echte Sparmassnahme darstellt. Es kommt dazu, dass die ebenfalls vorgeschlagene Festsetzung eines Mindestdeckungsgrades für den Berufs- und Schülerverkehr eine Verteuerung dieser Abonnements um durchschnittlich 13 Prozent zur Folge haben würde. Eine derartige Erhöhung müsste zwangsläufig zu einer Abwanderung – wie hier bereits gesagt worden ist – auf die Strasse führen, also ein eigentlicher circulus vitiosus, eine doppelte Benachteiligung dieser Unternehmungen und der von diesen Massnahmen betroffenen Bevölkerung.

Ich unterstütze das, was Frau Spiess hier soeben ausgeführt hat, und ich danke ihr für ihre sowohl offenen wie vor allem auch mutigen Worte im Blick auf die Funktion und Bedeutung des Pendlerverkehrs, die nun in der Botschaft in einer auch für mich unverständlichen Weise heruntergespielt worden sind.

Der Bundesratsantrag zum Artikel 51 bedeutet, dass wir einen verkehrspolitisch bedenklichen Weg einschlagen. Ich bitte Sie, meinem Streichungsantrag zuzustimmen und den bisherigen Gesetzestext in Kraft zu lassen.

**M. Muret:** Je voudrais préciser tout d'abord ceci: quand j'ai déposé mes deux propositions visant à biffer les modifications introduites sous chiffres 811 et 813, j'ignorais tout à fait que notre collègue M. Meier avait déjà fait les mêmes ou presque. En effet ses propositions ont été dis-

tribuées après les miennes bien qu'ayant été déposées avant. Je ne peux donc que me référer à l'intervention qu'il vient de faire et ce, avec d'autant plus de satisfaction, qu'en tant que président de la SEV, M. Meier Werner est un spécialiste de la question, ce qui est très loin d'être mon cas.

Mais il suffit, même à un profane, de jeter un coup d'œil sur le plan financier du Conseil fédéral pour comprendre que ce qu'il amorce et implique de toute évidence, c'est un dangereux tournant en matière de politique des transports publics.

On retrouve dans le procédé ainsi utilisé une méthode qui est inadmissible mais qui devient une habitude gouvernementale. Hier, c'était au titre de la relance qu'on faisait cadeau à l'empire Bührle de 300 millions pour fabriquer de nouvelles fusées et on prenait ainsi, en fait, une décision de fond qui relevait du Département militaire. Aujourd'hui, on saisit l'occasion du plan financier pour introduire aux CFF, par la bande, des changements qui mettent en cause leur fonction même et leur avenir.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit. En imposant des charges accrues aux cantons et aux communes – et ce n'est qu'un début –, en faisant dépendre de l'augmentation de leur contribution les prestations de base des CFF, en obligeant ainsi les mêmes cantons et communes à couvrir, toujours davantage, les déficits de lignes moins ou peu rentables ou même à les entretenir à leurs frais, en supprimant le transport des envois de détail, en autorisant des tarifs différenciés, ce qui signifie des hausses de tarifs, selon les conditions de certaines lignes, etc., il va de soi qu'on aboutit, automatiquement, tôt ou tard, à réduire à un minimum le rôle indispensable des CFF et à démanteler leurs services.

Il va de soi que les premières victimes de cette politique, de cette orientation qui est inconcevable, seront les régions et les usagers des zones situées à l'écart des principales lignes. Nul doute qu'on n'aille au-devant de la suppression d'une série de lignes secondaires, avec toutes les conséquences que cela impliquera pour la vie régionale.

Il va de soi, enfin, qu'on marche ainsi vers la mise à l'écart, vers l'abandon progressif du rail, pour concentrer l'essentiel du trafic sur les transports par route, par une route aujourd'hui déjà surchargée, et en contribuant au surplus, du même coup, à l'aggravation de la pollution.

Pour mener cette politique qui est aberrante, on brandit des notions de rentabilité et de coût minimum, de prix réalisistes, etc. On va jusqu'à préconiser la soumission des CFF aux impératifs de la concurrence pour les contraindre à devenir compétitifs. Et le message fédéral s'offre même le ridicule de justifier une hausse de 13 pour cent sur les abonnements de travailleurs et d'élèves en affirmant sans rire qu'elle contribuera à freiner l'exode des populations urbaines vers les banlieues-dortoirs! On a beau ne pas adorer le Conseil fédéral, on ne peut se défendre à son endroit d'un sentiment d'affliction devant une telle indigence...

En fait, il ne s'agit de rien d'autre que de prétextes à une offensive déterminée contre la qualité de régie nationale et de services publics des CFF. Et ce n'est pas là un slogan. Cette offensive a déjà commencé. Elle se déploie en ce moment avec virulence dans le canton de Vaud en y provoquant du reste une irritation légitime et une opposition quasi-unanime de l'opinion. Car c'est très clairement dans le cadre de cette politique que les experts de l'Office fédéral des transports se sont récemment prononcés pour la suppression pure et simple de trois lignes secondaires du canton et pour leur remplacement par des services routiers. Il s'agit de trois chemins de fer de montagne qui jouent – il n'est pas besoin d'organigramme pour s'en rendre compte – un rôle déterminant, un rôle irremplaçable dans toute la vie sociale, professionnelle, économique, touristique, etc., des régions qu'ils desservent. Je n'insiste pas, notre collègue M. Delamuraz ayant déposé

sur ce sujet une interpellation signée par toute la délégation vaudoise et dont on souhaite qu'elle puisse être développée au plus vite.

Mais ce n'est pas tout. Lors de la dernière session du parlement vaudois, on a appris que les CFF se proposent, en outre, de fermer tout simplement sept gares, petites et moyennes, dans les environs de Lausanne et dans le Jura, sept gares qui sont, bien entendu, secondaires, mais dont il saute aux yeux que les services sont d'importance tant pour les voyageurs que sur le plan du transport de marchandises.

Ainsi s'applique, d'ores et déjà, la politique désastreuse de démantèlement des CFF que légaliseraient, qu'officialiseraient les modifications de lois qui figurent dans le plan financier. Nous ne pouvons que nous y opposer avec la plus grande énergie et nous vous demandons de biffer purement et simplement les dispositions qui s'y rapportent, comme l'a demandé M. Meier, pour ce qui concerne le chiffre 811, comme nous le demandons aussi pour le chiffre 813 (qui rappelle d'ailleurs Arsène Lupin...!). Ce n'est pas pour épargner 160 millions en deux ans, c'est-à-dire un demi-millième de l'ensemble du budget fédéral annuel que nous avons le droit d'engager et de compromettre l'avenir même des CFF.

**Eng:** Gestatten Sie mir noch zwei, drei Bemerkungen zu den Artikeln 51 und 60 des Eisenbahngesetzes, zu diesen Artikeln, die jetzt gerade zur Diskussion stehen. Wie Sie sich erinnern, ist in der Wintersession 1972, also vor etwas über vier Jahren, Artikel 51 vollständig neu revidiert worden. Dieser Artikel handelt von der Abgeltung der gewinnwirtschaftlichen Leistungen. Zur gleichen Zeit wurde auch Artikel 95 des Eisenbahngesetzes revidiert, indem die Abgeltung auf die konzessionierten Strassentransportdienste ausgedehnt wurde. Sie wissen auch, dass die Abgeltung – Herr Meier hat es wiederum bestätigt und Ihnen in Erinnerung gerufen – keine Subvention ist, sondern einen öffentlich-rechtlichen Anspruch darstellt, also einen gesetzlichen Anspruch, der auf den Grundpflichten der Eisenbahnen und der konzessionierten Strassentransportdienste beruht: die Betriebspflicht einerseits, dann die Beförderungspflicht, die Fahrplanpflicht und schliesslich die Tarifpflicht.

Die Abgeltung hat insbesondere für die Randgebiete ausserordentlich grosse Bedeutung – für die Randgebiete, die schwach bevölkert sind und meistens auch topographische Schwierigkeiten haben, für die Randgebiete, die einer Strukturpolitik und eines Entwicklungskonzeptes bedürfen. Die Abgeltung diente ehemals der Harmonisierung mit den Bundesbahnen. Man wollte die Gebiete, die nicht im Privileg einer SBB-Linie standen und stehen, etwas besser stellen und besser an die Bundesbahengebiete anpassen. Gleichzeitig wollte man eine Harmonisierung zwischen Bahn und Strasse zustande bringen. Ehemals – im Jahre 1972 – wurde die Abgeltung der Privatbahnen und der konzessionierten Strassentransportdienste auf der Grundlage der Abgeltung an die SBB von 100 Millionen Franken beschlossen. Nun beziehen die SBB einen Abgeltungsbetrag von 195 Millionen Franken. Man müsste also die sehr differenzierten Berechnungszahlen von 1972 in Artikel 51 verdoppeln; beispielsweise sollten in Absatz 2 für den Berufs- und Schülerverkehr statt Fr. 17.35 rund Fr. 34.– vorgesehen werden. Der Antrag des Bundesrates geht aber in eine andere Richtung: Er will nicht verdoppeln, vielmehr wesentlich ermässigen. Herr Meier hat es Ihnen gesagt, dass das nicht eine finanzielle Frage ist, sondern in erster Linie eine strukturelle. Es ist eine strukturelle Änderung im ganzen Konzept der Privatbahnen damit verbunden. Sie entspricht der Harmonisierung mit den Bundesbahnen nicht. Es betrifft – wie Sie selber wissen – die Randgebiete, und es widerspricht den Grundsätzen des öffentlichen Verkehrs ganz allgemein. Das die Bemerkungen zu Artikel 51.

Noch grössere Bedenken herrschen in den betroffenen Kreisen dagegen in bezug auf Artikel 60, und zwar nicht in erster Linie in bezug auf die Absätze 2, 3 und 4 (die Absätze, die die Kantonsbeiträge regeln), sondern hauptsächlich in bezug auf Absatz 5. Was die Kantonsbeiträge betrifft, gehen die betroffenen Kreise davon aus, dass die Kantone sich selbst wehren sollten und auch hätten wehren können. Sie haben ehemals bei der Zusatzbotschaft zum Voranschlag 1977 dieser Kürzung zugestimmt, um ihre Kantonsanteile an den Bundesinnahmen zu retten, und sie müssen sich nun selbst zur Wehr setzen. Die Bedenken der betroffenen Kreise betreffen aber – Herr de Chastonay hat darauf hingewiesen – die Regionalisierung und damit die Regionalpolitik des Bundes. Es heisst im Gesetzentwurf lediglich «von vorwiegend regionaler Bedeutung». In der Botschaft steht überhaupt nichts darüber. Man weiss nun nicht, woran man ist. Praktisch alle Privatbahnen und sicher alle konzessionierten Strassentransportdienste sind regional.

Wir befürchten nun, dass ausgerechnet die kleinen und kleinsten Strassentransportdienste hier Haare lassen müssen, die kleinsten Transportdienste, welche die Subregionen und die Berggebiete bedienen oder in die Bergtäler fahren. Das wäre nun eine falsche Strukturpolitik, das würde jedem Entwicklungskonzept, das mit viel Bundesgeldern erarbeitet wird, widersprechen.

Nun die Folgerungen: An sich dürfte Herr Meier die Folgerung richtig ziehen; man darf auf keinen Fall eine Dauerlösung in der Aenderung der Artikel 51 und 60 sehen. Aber wir sind in einer Zwangslage. Wir müssen sparen. Auch die öffentlichen Transportdienste müssen sich dem Sparappell unterziehen. Herr Meier verhindert wohl die Dauerlösung, bringt aber keine Sparanstrengung. Meine ursprüngliche Absicht war, Ihnen vorzuschlagen, diese beiden Gesetzesrevisionen auf drei Jahre zu befristen. Ich habe dann nachträglich gesehen, dass es wenig elegant wäre, inmitten von 36 Gesetzen, ausgerechnet nur eines zu befristen.

Das gleiche Ziel hoffe ich zu erreichen durch bitten an den Bundesrat. Die Bitte betrifft einmal die Abgeltung. Ich glaube, wir dürfen erwarten, dass das Departement, respektive das zuständige Amt neue Kriterien erarbeitet mit Bezug auf die Abgeltung, eine bessere Differenzierung möglicherweise durch Transportkostenrechnungen, die nun sicher vorhanden sind (vor vier Jahren waren sie ja noch nicht genügend), und dann auch eine Erarbeitung von Kriterien für die Harmonisierung zwischen Strasse und Bahn.

Die weitere Bitte betrifft die regionalen Transportdienste. Ich bin davon überzeugt, dass wir schon heute Auskunft erhalten können, was unter regionalem Transportdienst verstanden wird, was beabsichtigt ist, welche Kriterien zur Anwendung kommen, wie gross die Region ist, ob auf die Transportleistungen abgestellt wird. Die Hauptfrage, die wichtigste Frage ist: Beabsichtigt der Bundesrat seine Hilfe durch die Einführung des Absatzes 5 von Artikel 60 für den Regionalverkehr zurückzuziehen und die Sub- und kleinen Regionen sich selbst zu überlassen? Ich bitte Sie, Herr Bundesrat, meine Fragen zu beantworten.

**M. Meizoz:** Plusieurs de nos collègues ont déjà dit à cette tribune ce qu'ils pensent des propositions du Conseil fédéral. Je voudrais à mon tour exposer les raisons pour lesquelles il me paraît souhaitable de dire non à ces propositions et nécessaire de souscrire à celles qui ont été présentées par MM. Meier et Muret.

Je voudrais tout d'abord noter que les mesures proposées dans le domaine des transports sont celles qui ont suscité le plus de réserves lors du débat d'entrée en matière. Cela s'explique par le fait que la nouvelle législation se traduira par un traitement différencié sur le plan des tarifs de certaines catégories d'usagers de chemins de fer – les travailleurs, les apprentis, les écoliers – et, on l'a vu tout à l'heure, la hausse des tarifs qui pourrait en résulter serait

de l'ordre de 13 pour cent. Cela m'amène à poser à M. le conseiller fédéral Ritschard les questions suivantes. Dans le contexte actuel, est-il pensable que les chemins de fer fédéraux puissent décréter une hausse de tarifs de 13 pour cent? Si le Conseil fédéral estime qu'une telle politique est possible, il me plairait de savoir à partir de quelle date ces hausses de tarif pourraient entrer en vigueur.

Ensuite, selon le Conseil fédéral, l'économie pouvant résulter de cette mesure serait de l'ordre de quatre millions. On parle, dans le message, d'économie brute. Il m'intéresse de connaître le montant de l'économie nette car, la nuance est très importante, il s'agit de savoir si le jeu en vaut la chandelle.

Les mesures que nous sommes appelés à prendre en ce qui concerne les transports pourraient être de nature à entraîner beaucoup de citoyens de notre pays à voter contre l'introduction de la TVA. On s'applique à faire voter un train d'économies pour préparer l'opinion publique, pour la mettre en condition. J'ai bien peur, pour ce qui me concerne, que nous n'allions trop loin et qu'en définitive, le résultat ne soit pas celui que nous espérons.

Les dispositions que nous sommes appelés à prendre en matière d'investissement et d'exploitation et qui ont pour but de faire supporter une part plus importante de leurs coûts par des tiers, les cantons et les communes, porteront un coup très dur à la péréquation entre les cantons ou entre régions riches et moins riches, péréquation que les Chemins de fer fédéraux et les PTT ont jusqu'ici parfaitement réalisée. La réaction des cantons face à ces propositions est compréhensible et normale. Les réserves très nettes que certains cantons ont formulées ne sauraient être assimilées, comme l'a dit hier M. le Conseiller fédéral Chevallaz, à des pleurs sectoriels car, à mon avis, les cantons ont placé le débat sur un autre plan, dans une autre perspective. La réalité c'est qu'à l'avenir, les régions économiquement défavorisées ou à faible densité de population seront les victimes des décisions qui empêcheront de satisfaire pleinement aux exigences de la solidarité confédérale.

Enfin, dernière remarque, la conception globale des transports n'est pas encore connue. On en a beaucoup parlé aujourd'hui; on en a beaucoup parlé par le passé; sans doute on en parlera encore beaucoup, parce que cette conception globale des transports se fait attendre et que, jusqu'au moment de la publication du rapport final, certaines décisions irréversibles auront été prises qui, en définitive, ne pourront pas s'inscrire dans le cadre de cette conception globale. Je me demande, dans ces conditions, s'il est sage de vouloir à tout prix anticiper et improviser des mesures qui, en définitive, je l'ai déjà dit, peuvent être en contradiction avec la conception des transports; du moins on peut le craindre.

Je note en passant que, selon M. le rapporteur de la commission du Conseil national qui a traité cet objet n'a pas obtenu tous les renseignements voulus sur l'état actuel des études relatives à la conception globale des transports et je regrette que nous soyons ainsi amenés à prendre des décisions en l'absence de données qui auraient été fort utiles pour notre information.

Les mesures préconisées – je l'ai déjà dit – ont un caractère irréversible. C'est pour cette raison que je vous invite à dire non à une politique qui peut être le prélude à un démantèlement à long terme des Chemins de fer fédéraux. On n'amorce pas la transformation structurelle de nos Chemins de fer fédéraux à la hâte et sous la pression des événements. Cette transformation doit être opérée dans la sérénité, à la lumière de données complètes et sérieuses et non pas de données fragmentaires ou parcellaires. Je vous invite à souscrire aux propositions de MM. Meier et Muret.

**Stich, Berichterstatter:** In Artikel 51 geht es noch nicht um die Billettpreise für Pendler und die Bestimmungskosten, sondern es geht um die Abgeltung der gemeinwirtschaftli-

chen Leistungen. Praktisch möchte der Bundesrat hier die Kürzungen, wie sie seit 1975 vorgenommen worden sind, weiterführen, ins ordentliche Recht überführen. Dies bedeutet, dass man ungefähr 4 Millionen brutto einsparen kann. Eine wirkliche Einsparung entsteht nur bei Bahnunternehmungen, die noch rentieren, bei den anderen wird einfach das Defizit grösser mit der Folge, dass dann das Defizit gedeckt werden muss bzw. die Kantone das Defizit decken müssen. Die Kommission beantragt Ihnen Ablehnung der Anträge.

**M. Mugny, rapporteur:** Je crois qu'il faut replacer le débat sur son véritable terrain. Nous discutons en ce moment l'article 51, qui a trait uniquement à l'aide aux chemins de fer privés et ne concerne pas du tout les tarifs des CFF. La modification du régime de l'indemnisation des entreprises de transports privées se fera au détriment non pas des voyageurs, mais des cantons. Ce sont ces derniers qui seront appelés à couvrir la différence.

De même, l'article 60 concerne la participation des cantons à la couverture des dépenses d'exploitation et d'investissement des entreprises ferroviaires concessionnaires privées. Ce sont ces deux articles qui sont en discussion maintenant.

On a longuement parlé de l'augmentation du prix des abonnements des apprentis et des travailleurs, augmentation fixée à 13 pour cent. Cette question est traitée à la page 97 de l'annexe du message (texte français), c'est-à-dire par l'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs des Chemins de fer fédéraux.

Ceux qui entendent contester cette augmentation doivent donc attendre, pour le faire, que cet arrêté soit mis en discussion. Encore une fois, la question des tarifs des abonnements pour travailleurs et apprentis n'est pas en cause ici.

Il convient donc de limiter la discussion à ces deux articles, afin que le Conseil ne repousse pas des dispositions qui ne sont pas du tout tranchées par les propositions présentées par les députés qui sont intervenus dans ce débat.

**Bundesrat Ritschard:** Ich könnte mich freuen über soviel Wohlwollen gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Sie haben nun eine veritable Eintretensdebatte geführt, und damit nicht der Eindruck entsteht, wir hätten da einfach mit einer Stricknadel in diesen Verkehrsausgaben herumgestochert und dann dort, wo diese Nadel zufällig steckengeblieben ist, gestrichen, muss ich doch die Linie, die wir einzuschlagen versuchten, etwas darlegen. Sie wissen, dass von den 5,7 Milliarden Bundesbeiträgen, die im Vorschlag für das laufende Jahr enthalten sind, 1,2 Milliarden, also fast ein Fünftel, auf die Beiträge an die Eisenbahnen entfallen. Diese Beiträge haben sich gegenüber dem Jahre 1976 um 600 Millionen, d.h. um 96,5 Prozent erhöht. Das sind sehr eindrückliche Zahlen. Man muss sich unter diesen Umständen nicht wundern, dass der kürzende Rotstift bei diesen Kosten besonders lange verweilt, als man dieses von Ihnen geforderte Sparpaket im Bundesrat behandeln musste. Denn die vielen helfenden Hände, die uns da im öffentlichen Verkehr entgegengestreckt werden, sind nämlich alle leer. Sie geben uns nichts, sie wollen alle eher etwas, und der Bund selber hätte sehr viel nötig.

Wir hatten den Auftrag, durch Ihre Motiven vor allem im Transferbereich zu kürzen. Mein Departement hat aus zwei Gründen den ihm auferlegten Sparanteil weniger mit linearen Kürzungen als mit substantiellen, mit qualitativen aufzubringen versucht. Es wäre bei uns – das ist der erste Grund – kaum möglich gewesen, alles über einen Subventionsabbau zu machen. Das hätte uns gezwungen, einzelne Aufgaben praktisch aufzugeben oder so zu beschränken, dass dann unhaltbare Verzerrungen entstanden wären. Zweitens hätte das lineare Vorgehen vor allem die schwächeren Kantone getroffen; sie erhalten die höchsten Bundesbeiträge, also verlieren sie auch am meisten. Das ist

der Grund, weshalb wir nach qualitativen Möglichkeiten gesucht haben und auch suchen müssen, um diese Sparziele zu erreichen. Qualitativ bedeutet hier: Jetzt schon verzerrte oder überholte Strukturen des Verkehrs zu bereinigen versuchen, soweit die entsprechenden Ziele bereits erarbeitet sind und von der Gesamtverkehrskonzeption unterstützt werden oder die Arbeiten an der Konzeption nicht stören können.

Sie wissen, dass ich seit der Uebernahme dieses Departements unter einem wachsenden politischen Druck stand, einem Druck, endlich Vernunft anzunehmen und – ungeträgt der Kommission Hürlimann – zu handeln, und zwar dringend, sofort, wenn möglich bis gestern. Diesem Druck habe ich bisher widerstanden. Ich möchte nicht zu jenen gehören, die nur Geduld haben, weil ihnen sonst nichts in den Sinn kommt; Geduld wird nämlich erst wertvoll, wenn sie Mühe bereitet.

Von meiner Sekretärin habe ich aus den Protokollen der letzten zwei Jahre herausziehen lassen, was in diesem Saale zur Gesamtverkehrskonzeption gesagt worden ist. Daraus könnte ich einige Herren zitieren; man wird aber bekanntlich nicht nur älter, sondern auch klüger; so will ich das nicht tun; denn es ist immer etwas unfair. Aber einige von Ihnen, die hier jetzt im anderen Sinne gesprochen haben, haben mich bei der Behandlung der vergangenen Rechnungen und Voranschläge der SBB ziemlich unwirsch aufgefordert, endlich aufzuhören mit der Kommission Hürlimann, ich solle sie beiseite schieben, diese Studien beenden lassen und endlich handeln. Alles, was hier auf diesen Seiten rot angestrichen ist, sind solche ziemlich unwirsche Aeußerungen. Es gibt auch einige grüne Stellen; die sind von mir! (Heiterkeit)

Allen diesen Vorwürfen, die ich verstehen konnte – ich war selbst gelegentlich ungeduldig –, habe ich widerstanden. Heute aber zeigen sich erste Ergebnisse der Gesamtverkehrskonzeption; heute können wir in diesem Zusammenhang und in Uebereinstimmung mit den Zielen der Gesamtverkehrskonzeption handeln. Ihr Kollege Hürlimann hat gewünscht, mit seinem Ausschuss die von meinem Departement vorgeschlagenen Massnahmen sehr gründlich zu überprüfen. Er will zu dieser Sache hier nicht sprechen. Es scheint mir richtig, dass er das nicht tut. Aber er erklärt in einem Brief, den ich hier nicht zitieren will, dass alle diese vorgeschlagenen Massnahmen weder der Gesamtverkehrskonzeption zuwiderlaufen, noch sie in irgend einer ungünstigen Weise präjudizieren. Herr Hürlimann sagt mit allem Nachdruck, dass im Gegenteil alle Anträge durchaus auf der Linie der Gesamtverkehrskonzeption liegen.

Die Arbeiten der Gesamtverkehrskommission stehen im letzten Jahr. Die aufgewendete Mühe findet allmählich ihren Lohn, die Marschrichtung zeichnet sich ab. Wir können heute endlich auf einigen Gebieten zu handeln beginnen. So gewinnen wir Zeit, vor allem gewinnen wir aber Geld. Jetzt heisst es aber auf einmal: Halt, bitte warten, bis die Kommission Hürlimann «in die Wehen kommt».

Mit diesen Anträgen suchen wir Qualität in verschiedener Richtung. Wesentlicher Ausgangspunkt jeder Gesamtverkehrskonzeption muss eine Gliederung der Aufgaben sein, die der föderalistischen Gliederung unseres Landes entspricht. Der Bund erfüllt die national wichtigen Aufgaben allein. Die regionalen und lokalen Aufgaben muss er – das wird ein Fernziel sein – mehr und mehr den Kantonen und Gemeinden zu überlassen versuchen. Das hat nicht nur finanzielle, sondern auch staatspolitische Bedeutung. Wenn ich die Stimmung in unserem Lande richtig einschätze, besteht das missmutige Gefühl, der Bund regiere heute in alles und jedes hinein. Dieser Bund ist bekanntlich so verschämt, dass er meistens nur als der Nehmende und selten als der Gebende erscheint. Die AHV z.B. kommt nicht direkt aus der Bundeskasse, sondern von der Ausgleichskasse; kein Bauer erhält seine Subvention und schreibt Dankbriefe an den Finanzminister. Seine Subventionen bekommt er von der Ackerbaustelle ausbezahlt. Der

Bund gleicht hier dem berühmten Veilchen, das im Verborgenen blüht. Das sollte man sich vor Augen halten. Vieles von diesem Missmut staut sich deshalb auf, weil der Bund immer nur nehmen und befehlen muss, und zwar auf Gebieten, die an sich in den Regionen und Kantonen viel besser betreut werden könnten. Das macht diesen Bund denn auch so unpopulär. Ein Teil des Missbehagens gegenüber dem Bund – davon bin ich absolut überzeugt – ist ohne Zweifel auch deshalb vorhanden, weil dieser Bund zwar an vielen mehr oder weniger wichtigen Aufgaben beteiligt ist, aber eben nur zum Teil. Dadurch ist er «weder Fisch noch Vogel». Auch im Verkehr – das hat eben mit der Konzeption zu tun – herrscht in keiner Weise eine klare Aufgabenhierarchie. Es ist sicher eine Bundesaufgabe, die Hauptlinien zu betreiben. Aber selbst hier wird es kritisch, wenn man die Eisenbahnkarte betrachtet. Die BLS ist ohne Zweifel eine Hauptlinie, aber sie ist eine Privatbahn, die dem Kanton Bern gehört, wie Sie wissen. Die Bern-Neuenburg-Linie hat internationalen Charakter, ist also ohne Zweifel eine Hauptlinie. Aber ihre grossen Defizite muss z. T. der Kanton Bern berappen.

Vollends verwirrend wird es bei den Nebenstrecken und den Autolinien. Da fragt man sich automatisch, wie bei diesen vielen regionalen Verkehrsunternehmungen der Zentralstaat Massschneiderei betreiben könne. Er macht hier seine Konfektion und erzeugt dadurch Missmut, weil sich der Bürger als der Geschobene und Diktierte vor kommt. Er kann nicht mitbestimmen, wie das gerade auf dem Gebiete des Verkehrs möglich sein sollte.

Ich bin nicht etwa der Meinung, dass sich der Bund beim Verkehr finanziell drücken sollte; aber es sind Flurbereinigungen und klarere Verantwortlichkeiten nun vollends nötig geworden. Wenn uns diese Flurbereinigungen gesetzgeberrisch nicht gelingen, können wir jede einigermassen annehmbare Gesamtverkehrskonzeption ruhig vergessen; dann ist es wirklich schade um die 15 Millionen Franken, die uns diese Konzeption bisher gekostet hat. Dann hat das wirklich keinen Sinn. Ich unterstreiche sehr: Mit unseren qualitativen Massnahmen wollen wir Voraussetzungen schaffen für eine Gesamtverkehrskonzeption. Wir wollen den Boden vorbereiten, auf dem eine Gesamtverkehrskonzeption aufgebaut wird. Gleichzeitig entlasten wir damit den Bundeshaushalt, zu dem zweifellos auch die PTT gehören. Mit den Herren von der PTT, die gestern in den Wandelhallen herumspazierten und gegen die Anträge des Bundesrates weibelten, werde ich noch deutlich unter vier Augen reden. Die PTT sind kein Staat im Staat; sie sind ein Teil unseres Verkehrsunternehmens. Sie haben sich den Beschlüssen des Parlaments und des Bundesrates zu unterziehen. Die PTT sind ein vielseitiges und interessantes Gebilde, das ist richtig. Aber auch bei einem guten Geschäftsgang ist es mit keiner Logik verbunden, wenn der an sich kleine Sektor «öffentlicher Verkehr», den die PTT betreiben, völlig anders behandelt wird als der gesamte übrige öffentliche Verkehr. Oder halten Sie es wirklich für fundiert, dass die Defizite der PTT-Autolinien von den Telefonabonnenten beglichen werden, aber jene von konzessionierten Autolinien vielleicht drei Kilometer nebenan vom Bund und den Gemeinden getragen werden? Diese unterschiedlichen Deckungen verunmöglichen einen vernünftigen und rationellen Verbundbetrieb. Es geht hier nicht um Strafaktionen, es geht im Gegenteil um vernünftige Massnahmen, die viele Ungleichheiten beseitigen. Der Kanton Freiburg beispielsweise hat ganz wenige PTT-Linien; es gibt andere, reichere Kantone, welche mehrere haben. Ich bitte Sie zu bedenken, dass sich die Verkehrsstruktur in den letzten 30 Jahren sehr grundlegend gewandelt hat, für mein Empfinden nicht zu ihrem Vorteil. Aber meine Gefühle sind ja nicht massgebend. Es gibt in diesem Land 2 Millionen Autos, davon etwa 60 000 Lastwagen, und es gibt 900 Kilometer Autobahnen. Als die Bahnen entstanden und man die heute gültigen Gesetze über den öffentlichen Verkehr geschaffen hat, gab es wenig Autos und noch keine Autobahnen. Die Verkehrsstruktur hat sich also verändert. Man kann diese Veränderung einfach igno-

rieren; ich habe grosse Zweifel, ob das richtig wäre. Frau Spiess hat giftige Pfeile abgeschossen. Die Antwort auf das, was sie gesagt hat, wäre ein abendfüllendes Thema. Wir werden uns darüber bei der Behandlung des Berichtes über die Gesamtverkehrskonzeption unterhalten. In München, wo man die Verhältnisse mit den unseren vergleichen kann, hat man das durchexerziert – nicht zum Vorteil von München. Deshalb kam diese Meinung in den Vorschlag; sie ist schon in der Kommission ausserordentlich hart bestritten worden. Uebrigens kann ich nur wiederholen, was die Referenten bereits gesagt haben: In Artikel 51 ist nur das weitergeführt, was schon 1975 weitergeführt wurde, nämlich eine zehnprozentige Kürzung. Bei Artikel 56 wird diese Massnahme, die dort vorgeschlagen wird, ins ordentliche Recht übergeführt, weil sie schon für das laufende Jahr gilt. Das gleiche gilt auch für Artikel 60. Beim neuen Absatz 5 bestehen Vorstellungen, die selbstverständlich mit dem Betroffenen noch besprochen werden; ich sage das den Herren Eng und de Chastonay. Ich bitte Sie, den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen.

**Präsident:** Die Herren Muret und Meier beantragen, die Fassung von Kommission und Bundesrat zu streichen.

**Abstimmung – Vote**

**Art. 51 Abs. 2, 3 dritter Satz und 4 zweiter Satz**

Für den Antrag der Kommission	81 Stimmen
Für den Streichungsantrag Meier	60 Stimmen

**Meier Werner:** Der Artikel 60 enthält einzelne Bestimmungen aus dem Eisenbahngesetz. Ich möchte hier vor allem einmal auf die Bedeutung des Artikels 56 des Eisenbahngesetzes – das ist also Artikel 60 Absatz 2 – hinweisen: Hilfe für technische Verbesserungen. Der Bund kann nach diesen Bestimmungen den konzessionierten Bahnunternehmungen für die Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen und für die Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs von Bahn und Strasse Beiträge geben. Auch hier: Man hat den Bundesbeitrag zulasten der Kantone bereits gekürzt, und das soll nun ins ordentliche Recht übergeführt werden (Einsparung 9 Millionen Franken). 9 Millionen sind immerhin 9 Millionen, und ich begrüfe die hier anwesenden Bundesräte, dass sie jetzt aufgrund der Sparmotion für ihre Bundeskasse schauen. Aber dieses Sparen bei den technischen Verbesserungen im Verkehr betrifft, wie gesagt, nicht nur die Bahn, sondern auch die Strasse, nämlich die Beseitigung von Niveauübergängen; das ist ein klassisches Beispiel für Sparen am falschen Ort, am falschen Objekt; denn zweifellos besteht die Gefahr, dass die Kantone wegen der auch bei ihnen vorhandenen Finanzproblemen für diese wünschbaren und notwendigen technischen Verbesserungen entsprechend weniger Mittel aufwenden können. Damit wird eine Aufgabe, der erste Priorität zukommen sollte, gefährdet, nämlich die Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs auf Bahnen und Strassen. Ich rufe in diesem Zusammenhang einen Fall in Erinnerung. Der Yverdon-Ste-Croix-Bahn fehlte bisher eine technische Sicherung (elektrischer Streckenblock) für den Zugverkehr. Das Beitragsgesuch, das dieses Bahnunternehmen unter dem Titel «Hilfeleistung für technische Verbesserungen» eingereicht hatte, erfuhr eine gewisse Verzögerung, wurde aber dann vom Amt für Verkehr bewilligt. Das ist erfreulich. Diese technische Verbesserung ist aber leider zu spät gekommen, denn vor rund Jahresfrist, am 14. Februar 1976, ereignete sich bei einer Zugkreuzung auf dieser technisch nicht gesicherten Strecke, bei der Station Essert, ein schreckliches Bahnunglück: 7 Tote, 53 Verletzte, mehrere davon schwer invalid. Das ist die traurige Bilanz dieses Unglücks. Vor einem Jahr ging ein Ruf durch unsere Presse nach besserer Sicherung von Anlagen des öffentlichen Verkehrs. Dieser Ruf richtete sich nicht in erster Linie an das Bahnunternehmen Yverdon-Ste-Croix und auch nicht in erster Linie an den Kanton, sondern an den Bund als oberste Aufsichtsbehörde. Nun stelle ich die Frage: Soll auf diesem wichtigen Gebiet

die «Bremse» noch mehr angezogen werden, will man noch weitere Unfallrisiken eingehen? Das Gegenteil sollte vernünftigerweise getan werden. Die erwähnten Menschenopfer sollten uns allen eine Mahnung sein. Wir tragen als Parlament nicht nur die Verantwortung für die Bundesfinanzen, sondern auch in Fragen, wo es um Menschenleben geht. Ich hoffe daher, dass Sie meinen Antrag auf Streichung der Absätze 2, 4 und 5 des Artikels 60 zum Eisenbahngesetz unterstützen und damit die ungeschmälernde Ausrichtung der betreffenden Beiträge sicherstellen. Auch in bezug auf den Artikel 58 des Eisenbahngesetzes (Aufrechterhaltung des Betriebes) ergibt sich eine gleiche Situation. Man will durch eine Kürzung von Bundesleistungen zugunsten der Kantone eine Einsparung von 15 Millionen Franken erzielen. Ich wende mich auch gegen diese Massnahme, die sich gegen die Aufrechterhaltung des Betriebes notleidender Privatbahnen richtet, weil es sich auch hier im Endeffekt um eine zumindest indirekte Beeinträchtigung von Interessen des öffentlichen Verkehrs handelt. Im Artikel 58 des Eisenbahngesetzes sind die Voraussetzungen zur Gewährung der Bundeshilfe sehr genau umschrieben. Die Bahnunternehmungen haben nachzuweisen, dass ihre Einnahmen nicht ausreichen, um die Ausgaben zu decken. Es wird auch sehr genau umschrieben, was unter Ausgaben zu verstehen ist. Die Bestimmung wird, unter Durchführung von Kontrollen, sehr genau angewendet. Tatsache ist, dass bei unseren Privatbahnen die Rationalisierung oft bis an die Grenzen dessen getrieben wird, was mit einem befriedigenden Funktionieren eines öffentlichen Dienstleistungsbetriebes überhaupt noch vereinbar ist.

Ich weise im weiteren darauf hin, dass sich das Eisenbahngesetz von 1957, um das es sich da handelt, äußerst wohltuend auf die Privatbahnen ausgewirkt hat. Die Kantone hatten in der Zeit vor 1957 ihre Privatbahnlasten weitgehend selber zu tragen. Das führte dazu, dass mancher Bahnbetrieb bis nahe an die Grenze der Verlotterung geriet. Erst das neue Eisenbahngesetz mit der zentralen Bundeshilfe schuf die Voraussetzung für wirksamere Massnahmen und für eine gerechtere Behandlung der verschiedenen Landesgegenden. Es bleibt aber noch einiges zu tun, wenn unsere Privatbahnen weiterhin ihre Aufgaben im Dienste der Bevölkerung erfüllen und mit der Zeit Schritt halten wollen. Deshalb ist es mir unverständlich, dass sich der Bund nun eines Teils seiner bisherigen fruchtbaren Leistungen entledigen will, und dies zugunsten der Kantone. Mit anderen Worten: Man will die bereits laufenden Kürzungen legalisieren.

Absolut unverständlich ist mir Artikel 60 Absatz 5, über den hier bereits gesprochen worden ist. Es wird nicht genau umschrieben, was man unter dem Begriff «vorwiegend regionale Bedeutung» versteht. Auch in der Botschaft findet man darüber keine nähere Definition. Der Bund möchte unter diesem Titel einfach weitere 2 Millionen Franken einsparen. Mir scheint ein derartiger Druck auf Linien des öffentlichen Verkehrs von regionaler Bedeutung, Linien in Gebieten, die besonders förderungsbedürftig und förderungswürdig sind, unverständlich, dies namentlich auch im Hinblick auf die Landesplanung, von der immer wieder gesprochen wird. Ich bitte Sie somit, meinem Antrag auf Streichung der Absätze 2, 4 und 5 des Artikels 60 des Eisenbahngesetzes zuzustimmen.

**Ammann-St. Gallen:** Zu den Anträgen des Ratskollegen Werner Meier, die Artikel 60 EG Absätze 2 und 4 betreffen, äussere ich mich wie folgt:

Nochmals sei festgehalten, dass damit lediglich die Änderung des Eisenbahngesetzes verhindert würde. Die mit dem Budget 1977 beschlossenen Ueberwälzungen auf Gemeinden und Kantone blieben dagegen weiterhin in Kraft. Niemand würde uns allenfalls daran hindern, diese Massnahmen bei der Beratung der Budgets 1978, 1979 und 1980 zu verlängern. Damit wäre frankenmässig die Entlastung des Bundes sichergestellt, die Gesamtverkehrskonzeption aber noch nicht präjudiziert. Je nach späterer Lösungsva-

riante könnte dann die Änderung oder die Ergänzung des Eisenbahngesetzes so oder anders an die Hand genommen werden.

Noch einige Worte zu Artikel 60 Absatz 5 des Eisenbahngesetzes. Handelte es sich bei den vorerwähnten Absätzen nur um die Ueberführung einer befristeten Massnahme ins ordentliche Recht, so wird hier recht eigentlich ein neues verkehrspolitisches Element eingeführt. Welche Privatbahnen sind nun wohl Bahnen von vorwiegend regionaler Bedeutung? Doch wohl alle! Allein die Götter und das EAV wissen offenbar, was unter diesem unklaren Begriff zu verstehen ist. Ich habe es läuten gehört, dass in der Ostschweiz etwa die Togobahn unter diesen Passus fallen könnte, eine Bahn, die Vorortsbahn und Bergbahn zugleich ist. – Diese Bahn wurde in letzter Zeit umfassend modernisiert und führte im Juni 1975 den Taktfahrplan ein. Mehrleistungen von 34 Prozent und ein gestiegener Personalaufwand von 15 Prozent stehen einer Mehrfrequenz von 16 Prozent gegenüber. Nach den approximativen Zahlen des Jahres 1976 konnten die Einnahmen um 12 Prozent gesteigert und das Defizit von 1.008 Millionen Franken um 144.000 Franken gesenkt werden. Soll nun eine solche Bahn, die ihre Aufgaben voll erfüllt, die zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr einlädt, für ihre guten Leistungen gewissermassen im Nachhinein bestraft werden? Das widerspricht doch völlig dem Ziel des Eisenbahngesetzes, nämlich einer Angleichung zwischen den sogenannten SBB- und den Privatbahnkantonen. Eine solche Bestimmung dürfte jedenfalls nur nach eingehender Diskussion im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes ins Eisenbahngesetz aufgenommen werden.

Ich empfehle Ihnen daher Zustimmung zu den Anträgen des Ratskollegen Werner Meier, insbesondere aber beim gefährlichen «Gummiabsatz» 5, mit dem wir ganz gewiss die Katze im Sack kaufen würden!

**Stich, Berichterstatter:** In Absatz 2 des Artikels 60 geht es um die technischen Verbesserungen. Hier ist die Kürzung 1977 zum erstenmal vorgenommen worden, besteht also bereits.

Im Artikel 4, wo es um die Aufrechterhaltung des Betriebes bzw. um die Beiträge geht, hat man die Kürzung bereits seit 1975.

Neu ist tatsächlich Absatz 5, der den Bund ermächtigen würde, diese Beiträge, die Beitragsätze der Kantone, die wir in den vorhergehenden Absätzen neu festlegen, noch einmal zu revidieren und sie unter Umständen auch bis zu 100 Prozent auszudehnen. Der Bund hätte also die Möglichkeit, die gesamten Kosten für technische Verbesserungen, für die Aufrechterhaltung des Betriebes, vollständig auf die Kantone abzuwälzen. Hier muss man sich immerhin doch fragen, ob nun nicht ein neues Ungleichgewicht entsteht zwischen diesen Gebieten, die durch die SBB bedient werden, und den anderen, die durch Privatbahnen erschlossen werden.

Die Kommission hat zu diesen Anträgen ebenfalls Stellung genommen. Sie hat sie abgelehnt. Die Kommission bittet Sie, dasselbe zu tun.

**M. Mugny, rapporteur:** A l'article 60, alinéas 2 et 4, il s'agit d'intégrer dans la législation ordinaire les dispositions déjà en vigueur, que nous avions prises en 1975. En revanche, l'alinéa 5 est nouveau. Il s'agit ici de faire une certaine distinction entre le trafic d'intérêt national et le trafic d'intérêt régional. Quels seront les critères à adopter, comment déterminer le trafic d'intérêt régional? Cela me paraît extrêmement difficile. Cet alinéa 5 nouveau prétera incontestablement à discussion dans l'application concrète qui en résulterait seront prises en charge et payées par les cantons et les communes, mais cela pourrait atteindre un à deux millions par année en sorte qu'il y a là un problème incontestablement délicat à résoudre.

**Bundesrat Ritschard:** Die Sparmassnahmen dürften grundsätzlich keinen Einfluss haben auf die Installation von Si-

cherungsmassnahmen, Streckenblöcken und dergleichen. Sie werden immer in erster Priorität sichergestellt und auch gefördert. Ich kann nur wiederholen, was die Herren Kommissionsreferenten gesagt haben: Artikel 60 Absatz 4 ist schon seit 1975 in Kraft und wird einfach weitergeführt, wobei die ganz finanzschwachen Kantone, wie Graubünden und die beiden Appenzell, weiterhin 85 Prozent Bundesbeiträge erhalten. In Artikel 60 Absatz 5 geht es darum, für die notwendige Regionalisierung – Ich werde darüber dann noch etwas sagen – gleich lange Spiesse zu schaffen. Deshalb ist diese Bestimmung notwendig.

#### **Abstimmung – Vote**

##### **Art. 60 Abs. 2**

Für den Antrag der Kommission	67 Stimmen
Für den Streichungsantrag Meier	49 Stimmen

##### **Art. 60 Abs. 4**

Für den Antrag der Kommission	69 Stimmen
Für den Streichungsantrag Meier	47 Stimmen

##### **Art. 60 Abs. 5**

Für den Antrag der Kommission	66 Stimmen
Für den Streichungsantrag Meier	48 Stimmen

#### **812**

#### **Bundesgesetz über Transport auf Eisenbahnen und Schiffen**

#### **Loi fédérale sur les transports par chemin de fer et par bateaux**

##### **Art. 7a**

##### **Antrag der Kommission**

##### **Mehrheit**

##### **Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates**

##### **Minderheit**

(Waldner, Cantieni, Grobet, Hubacher, Müller-Bern, Schlaeppy, Schmid-St. Gallen, Stich, Trottmann, Uchtenhagen, Welter)

Streichen

##### **Art. 7a**

##### **Proposition de la commission**

##### **Majorité**

##### **Adhérer au projet du Conseil fédéral**

##### **Minorité**

(Waldner, Cantieni, Grobet, Hubacher, Müller-Berne, Schlaeppy, Schmid-St-Gall, Stich, Trottmann, Uchtenhagen Welter)

Biffer

**Präsident:** Auf Seite 12 der Fahne liegt ein offensichtlicher Fehler vor. Der Streichungsantrag wird von der Minderheit beantragt und nicht von der Kommission. Herr Waldner begründet den Minderheitsantrag.

**Waldner,** Berichterstatter der Minderheit: Die sozialdemokratische Fraktion empfiehlt unserem Rat einstimmig, meinem Antrag, der, wie Sie gehört haben, auf der Fahne als einstimmiger Mehrheitsantrag figuriert, zuzustimmen, d. h. die Verpflichtung der Bahnen zur Förderung von Stückgutsendungen im Gesetz zu belassen. Wir wenden uns entschieden dagegen, dass im Rahmen der geplanten Sparmassnahmen eine Verkehrspolitik eingeleitet wird, die bei den konzessionierten Transportunternehmungen zu einer Abkehr von der bisherigen bewährten Politik führt. Man hat es bisher zu Recht abgelehnt, irgendwelche Massnahmen zu treffen, welche allfällige Entscheide der Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption vorwegnehmen.

Heute will man nun mit einer reinen Finanzvorlage im Bereich des Verkehrs strukturelle Änderungen vornehmen, die gefährliche staats- und verkehrspolitische Folgen aufweisen. Dieser Hinweis gilt sowohl für die Aufhebung der Verpflichtung zur Beförderung des Stückgutes durch die Bahnen, als auch für die Beteiligung der Kantone und Gemeinden am Betriebsdefizit der Reisepost der PTT. Beide Massnahmen treffen in erster Linie und am härtesten unsere wirtschaftlich schwachen Gebiete, d. h. die Bergkantone und deren Bewohner.

Nun zum neuen Artikel 7a im Eisenbahngesetz. Über dessen Notwendigkeit stehen sich die Meinungen der SBB und der Privatbahnen diametral gegenüber. Die Bundesbahnen machen geltend, dass für sie der Stückguttransport ein Defizitgeschäft ist und dass diese Transporte im Grunde genommen ganz auf die Strasse verlegt werden sollten. Allenfalls sind die SBB noch bereit, diesen Transport auf längere Distanzen zwischen einzelnen Schwerpunkten zu übernehmen und die Bedienung der unrentablen Flächenverteilung den Lastwagen und den Privatbahnen zu überlassen. Die SBB hoffen, mit einer solchen Massnahme ihr jährliches Stückgutdefizit von über 200 Millionen Franken zum Verschwinden zu bringen. Die Abgeltung für den Stückguttransport soll dem Bund angeblich eine Entlastung von 15 bis 30 Millionen Franken pro Jahr bringen. Ganz gegenteilig argumentieren die Privatbahnen, die immerhin heute rund 50 Prozent unseres Landes bedienen, wovon der grösste Teil auf ländliche Gebiete abseits der grossen Agglomerationen entfällt. Mit unseren Sonderaktionen für abgelegene Gebiete, d. h. mit unseren Förderungsmassnahmen für die Berggebiete, steht die Aufhebung der öffentlichen Verkehrsbedienung peripherer Gebiete in einem krassen Gegensatz. Die SBB haben bis heute noch keine konkreten Vorstellungen über die Neuordnung des Stückgutverkehrs vorgelegt. Wenn sich aber die SBB über ihr zukünftiges Stückgutkonzept noch nicht schlüssig sind, so hängt die Einsparungsmöglichkeit von 15 bis 30 Millionen für den Bund in der Luft. Verkehrsprofis vertreten die Meinung, dass bei einem Kosten- und Ertragsausfall – wenn das Stückgut von den SBB nicht mehr transportiert wird – die Rechnung Null für Null aufgehen wird, wobei der Verlust für die Abgeltung von rund 130 Millionen Franken für den Stückgutverkehr nicht einmal eingerechnet ist. Die Privatbahnen, als sehr interessierte Mitbeteiligte am Bahnstückverkehr, präsentieren eine ganz andere Stückgutrechnung als die SBB. Ihre Stückgutrechnung wies im Jahre 1975 einen Ertragsüberschuss von über 29 Millionen Franken aus. Als Zusatzleistung zum ohnehin erbrachten Basisangebot an Personenverkehrsleistungen ist der Stückgutverkehr bei den Privatbahnen eigentlicher Mitläuferverkehr, der keine nennenswerten Mehrkosten verursacht, dagegen namhafte Zusatzerträge abwirkt. Bei Wegfall des Stückgutverkehrs würden die Defizite der Privatbahnen gesamthaft gegenüber den heutigen Zahlen um mindestens 40 bis 50 Prozent zunehmen. Die Kantone müssten also über erhöhte Defizitdeckungsbeiträge an die Privatbahnen höhere Aufwendungen verkaufen. Oder ist der Bund bereit, sofern er sich Vorteile für die SBB verspricht, den benachteiligten Privatbahnen eine Besitzstandgarantie zu geben? Die in der Botsschaft erwähnten 2 Prozent Bahntonnage für Gewerbe, Detailhandel, Landwirtschaft und Haushalte in schlecht erschlossenen Gebieten betreffen nur den Versand. Beim Empfang von Stückgutsendungen beträgt die entsprechende Bahntonnage dagegen 20 Prozent. Wenn in peripheren Gebieten die Versender und Empfänger von Stückgut ihre Daseinsvorsorge ohne öffentliche Verkehrsbedienung überhaupt als gesichert betrachten können, so müssen sie zumindest mit preislichen und servicemässigen Nachteilen rechnen. Auch der Lastwagen wird, wenn einmal ohne Konkurrenz, abgelegene Gebiete nur zu höheren als den heutigen Preisen versorgen. Bei Sammeltransporten wird die Beförderung der Güter massiv verzögert. Alles in allem müssen wir bei einer Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht der Bahnen mit einer starken Verteuerung der

Transporte von den Zentren in die ländlichen Gebiete rechnen. Die Begründungen der Kommissionsmehrheit für die vorgeschlagene Gesetzesänderung sind vage Versprechungen, Versprechungen, die nach der Abschaffung der Transportpflicht für den Stückgutverkehr für die Bahnen nicht verbindlich sind und deshalb auch nicht erfüllt werden müssen. Der neue, Ihnen vorgeschlagene Gesetzes- text ist nur negativ. Ich masse mir nicht an, ein Verkehrs- fachmann zu sein, der das Problem Stückgutverkehr bes- ser kennt als die Mitglieder der Kommissionsmehrheit. Ich vertrete hier nur die Meinung fachkundiger Eisenbahner, die mich überdies haben wissen lassen, dass es den SBB durchaus möglich wäre, auch unter dem Zwang der Beför- derungspflicht, für den Stückgutverkehr eine neue und ko- stensparende Lösung zu finden.

Ich fasse zusammen. Der vorgeschlagene neue Artikel 7a im Eisenbahngesetz ist vom verkehrs- und strukturpoliti- schen Standpunkt aus abzulehnen. Die öffentliche Ver- kehrsleistung wird damit ausgehöhlt. Die peripheren Ge- biete, insbesondere die Berggebiete, werden stark be- nachteilt. Nur ein Beispiel: Die Rhätische Bahn würde einen zusätzlichen und dauernden jährlichen Verlust von über 6 Millionen Franken erleiden. Die Daseinsvorsorge in unseren wirtschaftlich schwachen Gebieten wird gefährdet, und es fehlt der Ueberblick über die verkehrs- und struk- turpolitischen Auswirkungen, wenn die Beförderungspflicht für das Stückgut bei den Bahnen aufgehoben werden sollte. Welche Ironie! Die SBB schreiben heute auf ihre Güter- wagen: «Für die Güter die Bahn – Pour vos marchandises le rail – Per le merci la ferrovia.» Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

**Ammann-St. Gallen:** Mit einem neuen Artikel 7a beantragt der Bundesrat die Aufhebung der Beförderungs- und Tarif- pflicht für die Eisenbahnen. Eine starke Minderheit der Kommission empfiehlt uns jedoch die Streichung dieses Zusatzes.

Richtigerweise wurde bereits festgestellt, dass es dabei um keine Sparmassnahme, sondern vielmehr um die Vor- wegnahme eines gesamtverkehrspolitischen Entscheides geht. Es ist deshalb nicht die Schuld des Rates, wenn nun inmitten einer Spardebatte des langen und des breiten über Verkehrsprobleme diskutiert werden muss...

In bewegten Worten schildert uns die Botschaft den Rück- gang des Bahnstückgutes wie ein Naturereignis, das fast schicksalhaft über uns gekommen ist. In Wirklichkeit war es aber wohl eher ein Abstossen dieser unerwünschten Verkehrssparte über den Preis und über verschiedene Lenkungsmassnahmen. Ich hatte seinerzeit Gelegenheit, die ganze Entwicklung an vorderster Front mitzuverfolgen. Trotzdem möchte ich mich hier auf die Feststellung be- schränken, dass es bei den wiederholten, am Markt kaum realisierbaren Tariferhöhungen gerade am Güterschalter oft recht unromantisch zu- und herging.

Damals war Hochkonjunktur. Die Bahnen kämpften bei einem gewaltigen Nachholbedarf an Investitionen gegen Kapazitätsengpässe und Personalmangel! Es war deshalb wohl naheliegend, den knappen Transportraum für beson- ders lukrative Transporte (d. h. Wagenladungen) zu reser- vieren. Dies geschah – wie erwähnt – hauptsächlich über das Mittel der Tariferhöhung. Inner acht Jahren wurde mit sieben Tarifanpassungen beim Stückgut eine durchschnitt- liche kumulative Verteuerung um 138,3 Prozent erreicht. Wir kennen das Resultat: eine starke Abwanderung dieser Transporte auf die Strasse, was wohl mit ein Grund war, für die unerwünscht grosse Aufblähung der Kapazität die- ses Sektors.

Nun befinden wir uns seit bald drei Jahren in einer ganz anderen Lage. Wir erleben die schwerste Rezession der Nachkriegszeit. Die Transportmengen sind zusammenge- schrumpft. Um das verbliebene Transportgut tobt ein rui- nöser Preiskampf, der nun vor allem die Bahnen in ihrer Existenz bedroht. Wichtig ist in diesem Zusammenhang das Wissen um die unbestreitbaren Wettbewerbsvorteile des Strassenverkehrsgewerbes. Ich verweise hier nur auf

die grosszügige Chauffeurverordnung und die weitgehende Mitfinanzierung der erforderlichen Strassen-Infrastruktur durch die bald zwei Millionen PW-Fahrer, während die umweltfreundliche Bahn für ihren Verkehrsweg selber auf- kommen muss...

Kürzlich sind auch die jüngsten Zahlen über die Kosten- deckung im Strassenverkehr bekanntgeworden. Selbst nach der günstigsten Rechnungsmethode, der sogenann- ten Kapitalrechnung, hat sich der Eigenwirtschaftlichkeits- grad der Strasse von 136 Prozent im Jahre 1964 auf 95 Prozent im Jahre 1974 verschlechtert. Im Jahre 1985 schliesslich wird der Strassenverkehr seine Kosten nur noch zu 75 Prozent decken. Wollte man gar nach einzel- nen Fahrzeugkategorien unterscheiden, so figurieren im Jahre 1983 die LKW mit 66 Prozent, die Sattelschlepper mit 36 Prozent sowie die schweren Anhänger mit 6 Prozent am Schluss der Liste.

Können wir es nun – in Kenntnis dieser Zahlen – zulassen, dass wenige Monate vor Abschluss der Arbeiten an einem schweizerischen Gesamtverkehrskonzept die dann zu tref- fenden verkehrspolitischen Entscheide unter den heutigen Sachzwängen in unheilvoller Weise präjudiziert werden?

Obwohl die fetten Jahre nun für einige Zeit vorbei sind, obwohl man überall umdenkt, sich um vermehrten Kun- dendienst bemüht, hält die Spalte der Bundesbahnen und damit auch der Bundesrat an der Stückgutpolitik der Hochkonjunktur fest. Wir finden diese Haltung schlechthin unverständlich, gefährdet sie doch in fahrlässiger Weise Tausende von sicheren Arbeitsplätzen. Ohne dass die nötigen gesamtverkehrspolitischen Entscheide gefallen sind, hofft man, die Preisgabe der Präsenz in der Fläche mit wesensgerechtem Wagenladungsverkehr kompensieren zu können. Das ist bei der erwähnten Wettbewerbsverzerrung und der heutigen Konjunkturlage ganz einfach eine Illusion! Aus den jüngsten Ausführungen von Herrn Dr. Max Rüegg, Präsident der Projektgruppe Stückgut, geht klar hervor, dass man jegliche staatliche Lenkungsmassnahme (Verkehrsstellung) als eine Störung des Marktmechanismus ablehnt und dass eine Abtauschmenge von Stückgut im Nahbereich bis zu 50 km als zu bescheiden betrachtet wird. Es schiene uns nun doch an der Zeit, dass man zu- ständigernorts von diesen Auseinanderstellungen Kenntnis nähme. – Nur im Wissen um die Resultate der Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption sowie der ergänzenden Berichte der Projektgruppe Stückgut und der SBB-Generaldirektion, die ebenfalls noch nicht vorliegen, könnten die eid- genössischen Räte einen solch folgeschweren Entscheid über die Zukunft unserer Bahnen treffen. Auch eine soge- nannte Wegfallkostenrechnung, wie sie die Privatbahnen vorlegen können, wurde von den Bundesbahnen bisher nicht erstellt. – Bei der Beurteilung der Stückgutfrage darf schliesslich auch der sogenannte Aquisitionswert solcher Transporte für die Bahn nicht übersehen werden. Auch private Unternehmer sind oft gezwungen, zwischendurch wenig rentable Aufträge zu übernehmen, nur um bei ge- wissen Kunden «im Geschäft» zu bleiben. Der gewiegte Gastwirt wird nicht nur ein Entrecôte auf seine Speisekar- te setzen, er wird auch Schnitzel mit Pommes-frites zu einem günstigen Preis anbieten. Genauso bietet sich die Chance beim Stückgut zum Gewinn der interessanten Wa- genladung. Entscheidend ist, dass die Gesamtrechnung aufgeht. Wenn es uns gelingt, die Wettbewerbsverzerrung Schiene/Strasse beim wesensgerechten Verkehr, bei den Wagenladungen, zu beseitigen, dann ist auch das Stück- gut eine tragbare Last. Viele Klein- und Mittelbetriebe ha- ben sodann bis heute auf die Anschaffung eines eigenen Nutzfahrzeuges verzichtet. Eine Aufhebung des Stückgut- verkehrs der Bahnen würde vielfach zum auslösenden Mo- ment der Anschaffung eines solchen Fahrzeuges, das dann in der Folge die Betriebsrechnung solcher Unterneh- men oft schwer belastet.

Ein weiteres Problem sind die sogenannten hängenblei- benden Kosten. Vielfach ist nicht bekannt, dass besonders auf mittleren und kleineren Bahnhöfen sowie bei Privat-

bahnen die Beamten für verschiedenste Verrichtungen eingesetzt werden. So z. B. für die Zugabfertigung, den Schalterdienst, den Gepäckumlad, den Ranglorderienst, den Unterhalt an Sicherungsanlagen sowie für Reinigung und Pflege von Plätzen und Hochbauten. Allein durch die Aufhebung des Stückgutverkehrs lässt sich deshalb vielerorts keine einzige Stelle einsparen. Die Leute wären dann einfach zeitweise unterbeschäftigt. Wir sehen daraus, wie schwierig es ist, festzustellen, welche Kosten nun den Stückgut wirklich angelastet werden können. Deshalb bezeichnen die Privatbahnen den Stückgutverkehr zu Recht als reinen Mitläuferverkehr, der bei gleichem Personalbestand willkommene Nebeneinnahmen erbringt. Dasselbe gilt übrigens auch für die SBB-Nebenlinien. – Die Folgen eines einseitigen Vorgehens der SBB in der Stückgutfrage wären für die Privatbahnen übrigens äußerst gravierend. Es wird mit einem zusätzlichen Verlust von rund 30 Millionen Franken gerechnet, der grösstenteils wiederum durch den Bund zu tragen wäre! Ein kleinerer Teil entfiel auf die Gemeinden und Kantone.

Die Daseinsvorsorge wird in der Botschaft mit einem einzigen Satz vom Tische gewischt. Als Mitglied des Rates für Gesamtverteidigung fühle ich mich verpflichtet, auch hiezu noch eine Bemerkung zu machen. Kürzlich wurden wir von Herrn Divisionär Weidenmann über die militärische Lage in Europa orientiert. Er wies nachdrücklich auf die wachsende Bedeutung der nichtmilitärischen Mittel politischer, wirtschaftlicher und psychologischer Art in den internationalen Auseinandersetzungen hin. – Sie wissen, was ich damit meine. Was nützt uns die beste Rüstung für einen konventionellen Krieg, wenn wir dereinst durch Methoden der indirekten Kriegsführung und Erpressung in die Knie gezwungen werden? Die Ölkrise von 1973 gab uns da einen noch harmlosen Denkzettel. Noch besitzen wir einen grossen Trumpf: das zu fast 100 Prozent elektrifizierte Schienennetz! – Ich zitiere in diesem Zusammenhang aus der Broschüre über unsere Sicherheitspolitik – herausgegeben vom Bundesrat am 9. Juni 1975 – nur zwei Sätze: «Zur wirtschaftlichen Landesverteidigung gehört im weiteren auch die Bewältigung technischer Probleme, wie sie die Energieversorgung, das Transportwesen oder die Wasserversorgung stellen. Die verantwortlichen Stellen gewährleisten die Transporte und bemühen sich u. a. um die Aufrechterhaltung des Post-, Fernmelde- und Eisenbahnverkehrs. Alle diese Mittel werden zur Gesamtverteidigung zusammengefasst und koordiniert zum Einsatz gebracht.» – Meines Erachtens berührt dies auch Artikel 31bis Absatz 3 Buchstabe e der Bundesverfassung über die vorsorglichen Massnahmen für Kriegszeiten: Ich vertrete die Ansicht, dass die vorgeschlagene Änderung des Transportgesetzes dieser Verfassungsbestimmung widerspricht.

Ein letzter Punkt: Sofern die Schliessung einer Station wirklich begründet ist, stellt das bestehende Transportgesetz kein Hindernis dar. Ich zitiere aus einer Tageszeitung vom 10. März 1977: «Die Station Hüttingen/Mettendorf im Kanton Thurgau wird mit dem Segen der Regierung unbefindliche Haltestelle. Diese Massnahme geschieht aus Rationalisierungsgründen und im Einverständnis mit den betroffenen Gemeinden. Ernsthaftes Bedenken äusserten die Gemeindebehörden hingegen in bezug auf den Wegfall des Wagenladungs- und Stückgutverkehrs. Die SBB können jedoch wegen zu grossen Investitionen die Aufrechterhaltung des Gütertransportes nicht gewährleisten.» – So und ähnlich rauscht es nun seit dem 1. Januar 1975 durchschnittlich alle zwölf Wochen im schweizerischen Blätterwald... Wichtig scheint mir aber, dass unter der heutigen Regelung die Verkehrsinteressenten und die betroffenen Gemeinden ein Mitspracherecht besitzen. Beim Wegfall der gesetzlichen Grundlage würde auch dieses Recht zur Vernehmlassung dahinfallen. Aehnlich liegen die Dinge im Tarifsektor. Auch hier waren trotz Behandlung in der kommerziellen Konferenz der Verkehrsinteressenten – wie erwähnt – sieben Tariferhöhungen binnen acht Jahren nebst weiteren Massnahmen möglich. Sofern also nicht einfach

der Weg des geringsten Widerstandes gesucht wird, müsste man doch zugeben, dass der nötige Spielraum für die Unternehmungsführung der SBB heute schon besteht.

Ich fasse zusammen: Die vorgeschlagene Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht für den Stückgutverkehr unserer Eisenbahnen wird in finanzieller Hinsicht keineswegs das erwartete Resultat zeitigen, stellt eine verhängnisvolle Präjudizierung der bevorstehenden Gesamtverkehrskonzeption dar, gefährdet damit Tausende von sicheren Arbeitsplätzen, ist vom Standpunkt der kriegswirtschaftlichen Daseinsvorsorge aus verantwortungslos, und – wie die praktischen Beispiele gerade aus den letzten Jahren zeigen – auch völlig unnötig. Ich bitte Sie deshalb, in diesem Falle der Kommissionsminderheit zuzustimmen.

**Sigrist:** Auch ich war einer derjenigen, der gefordert hat, und zwar dringend gefordert hat, dass die SBB jetzt endlich beginnen müssen, wirtschaftlich zu denken und zu handeln. In der SBB-Kommission, hier im Rat, in der Presse, überall hat man Bundesrat Ritschard tatsächlich dringend aufgefordert, so wie er es auch heute geschildert hat, endlich etwas Mutiges zu tun, heisse Eisen anzufassen, heute und nicht erst in ein oder zwei Jahren, und dies immer mit dem Hinweis auf die Resultate der Gesamtverkehrskonzeption.

Eine dieser sich aufdrängenden Massnahmen, von der wir wissen, dass sie in der Gesamtkonzeption enthalten sein wird, ist diese Aufhebung der Transportpflicht für Stückgüter. Jetzt schlägt der Bundesrat erste Schritte vor, und jetzt ist es auch wieder nicht recht. Man hat gesagt, die SBB seien selber schuld, dass sie das Stückgutgeschäft verloren hätten; sie hätten die Kunden vor Jahren von sich gestossen. Das mag sein, aber das kann uns jetzt nicht mehr kümmern. Wir haben nicht zurück, sondern vorwärts zu schauen. Tatsache ist einfach, dass die 10 Prozent Stückgüter, die der SBB noch geblieben sind, unverhältnismässige Kosten verursachen, wenn sie à tout prix transportiert werden müssen. Man bringt den SBB nur noch die Güter, die man nicht billiger anderweitig transportieren kann. Die Schuppenwärter müssen da sein, ob zehn oder hundert Güter zum Bahnhof gebracht werden. Dieser Zustand ist einfach unhaltbar. Die Massnahme ist hart, aber unerlässlich. Es werden tatsächlich auch Arbeitsplätze abgebaut werden. Kann man aber einfach Arbeitsplätze beibehalten, die nicht mehr ausgelastet sind? Im übrigen hat der Bundesrat versprochen, dass der Abbau nicht durch Kündigungen, sondern durch natürlichen Abgang, der nicht mehr ersetzt wird, erfolgen soll. Die Einsparung wird auch nicht sofort die Deckung des jetzigen Stückgutdefizites erbringen. Das ist ganz klar. Dieses Defizit wird aber stufenweise entsprechend dem neuen Stückguttransportkonzept abgebaut. Es ist auch nicht geplant, überhaupt kein Stückgut mehr zu transportieren, aber für Art und Weg sollen die Kosten entscheidend sein. Die SBB wollen das tun, was jeder private Betrieb tut und tun muss, und was wir auch von den SBB fordern. Irgendeine Notlage wird nicht entstehen. Die Güter werden weiterhin und nicht teurer transportiert, und die SBB sind von einer Last befreit, die untragbar geworden ist. Ein gewisser Ausfall für die Privatbahnen wird nicht zu vermeiden sein. Kann man aber den defizitären SBB – mit einem Verlust von 700 Millionen, bald von 1 Milliarde, wenn man nichts dagegen tut – weiter zumuten, im Interesse der Privatbahnen defizitäre Transporte auszuführen? Ich glaube nein. Gestatten wir doch den SBB heute, ihren Weg zum wirtschaftlichen Handeln zu beschreiten. Stimmen Sie bitte dem Antrag des Bundesrates zu.

**Schürch:** Ich komme nicht als Verkehrsberater hierher. Die Herren Meier und Ammann haben da Vorträge gehalten, die Ihnen eigentlich die ganze Problematik sehr deutlich gezeigt haben. Ich komme aber, Herr Bundesrat Ritschard, als Angehöriger eines jener Privatbahnkantone hierher, von denen Sie in der Botschaft so nett geschrie-

ben haben, es werde sich kaum vermeiden lassen, dass sie zwangsläufig stärker belastet werden.

Es ist eigentlich erstaunlich, dass ausser Herrn Meier bisher ich der erste bin, der als Steuerzahler eines solchen benachteiligten Privatbahnkantons hier das Wort ergreift. Das muss doch einmal gesagt werden. Es geht mir um folgendes: Ich habe auch gelernt, wie Frau Spiess, ja zu sagen, wo ich nein denke. Und ich habe nicht die Absicht, Anträge zu stellen, sondern eine Frage. Meine Frage lautet wie folgt: Nachdem die Anträge von Herrn Meier abgelehnt wurden – ich bin sitzengeblieben –, möchte ich nun wissen zum Transportgesetz Artikel 7 Buchstabe a: Kann man uns sagen, wie die Bundesbahnen ihre Freiheit bezüglich Stückgutverkehr nutzen werden? Die Auswirkungen einer totalen Aufhebung des Stückgutverkehrs auf die Privatbahnen hat man Ihnen dargelegt. Wir kennen sie. Sie wären katastrophal. Die Privatbahnen sind nicht nur als Empfänger von Stückgut, sondern natürlich auch als Versender von Stückgut an einer Zusammenarbeit mit den Bundesbahnen im sogenannten direkten Verkehr interessiert. Man kann also inskünftig, wenn das Konzept durchgeführt wird, z. B. – ich nenne ein solches, das mir naheliegt – auf der SZB, die ja eine Art Lieblingskind von Herrn Bundesrat Ritschard ist – von Jegenstorf nicht mehr nach Münsingen transportieren, sondern man muss auf die Strasse ausweichen. Selbstverständlich wird man nicht in Bern auf die Strasse gehen, wo man umladen müsste, sondern man wird schon von Jegenstorf auf der Strasse wegfahren. Mit anderen Worten: Der ohnehin überlastete Durchgangsverkehr durch die Agglomeration Bern wird noch massiv verstärkt.

Ich möchte also wissen, wie die SBB ihr Konzept eigentlich ausgestalten wollen und ob die befürchteten Wirkungen für die Privatbahnen tatsächlich eintreten werden.

Wir hören – aber es fehlt uns ein wenig der Glaube –, dass man von den SBB aus versuchen werde, den Stückguttransport auf längere Distanzen zwischen regionalen Schwerpunkten durchzuführen und – wie man sagt – die Bedienung der Fläche dann Sache des Lastwagens und der Privatbahnen sein zu lassen. Sie können sich vorstellen, dass das Wort «Privatbahnen» hier ruhig ausgeklammert werden könnte, denn vermutlich wird niemand mehr von regionalen Schwerpunkten her auf Privatbahnen umladen.

In der Botschaft haben wir vernommen, dass der Tarifannäherungsbeschluss modifiziert werden sollte. Sie erinnern sich an die heroischen Kämpfe, die wir hier vor etwa einem Jahr durchgeführt haben; ich war damals auch ein Befürworter einer Verschiebung dieser Massnahme, weil sie nach meiner Meinung nicht durchdacht war. Ich bin durchaus auch der Meinung, dass eine wohlüberlegte Lösung im Sinne einer Verhinderung von Missbräuchen bei diesen Tarifannäherungsleistungen des Bundes dringend ist. Aber ich möchte doch wissen: Was gedenken Sie eigentlich zu tun? Gedenken Sie auch hier die Privatbahnen, die dem Agglomerationsverkehr dienen und Bahnen des allgemeinen Verkehrs sind, wieder zu benachteiligen? Glauben Sie nicht auch, dass eine gute Verkehrsbedienung der Agglomerationen leider nicht mehr nur eine Gemeinde- oder eine Regionsaufgabe, sondern eine nationale Aufgabe geworden ist, weil diverse Agglomerationen diese Aufgabe allein gar nicht mehr lösen können?

Auf die Antworten auf meine Fragen bin ich gespannt, denn sie werden für mich wichtig sein, um zu entscheiden, ob ich nicht doch der Minderheit zustimmen soll.

**Meier Werner:** Kurz einige Akzente zu diesem Problem. Ich nehme dabei Bezug auf die Aeußerungen von Herrn Bundesrat Ritschard zur Gesamtverkehrskonzeption und zur Aufhebung der Transportpflicht beim Stückgut, die in den bisherigen Rahmen der GVK passen soll und vom Ausschuss genehmigt worden sein soll. Dazu setze ich ein grosses Fragezeichen. Wenn der Ausschuss der GVK berechtigt sein sollte, einen derart schwerwiegenden und

tiefgreifenden Einbruch in unsere Verkehrspolitik einfach gutzuheissen und zu empfehlen, muss ich mich wirklich fragen, weshalb wir denn weiterhin eine 60köpfige Kommission mit all den damit verbundenen Kosten an der Arbeit lassen. Es würde dann nämlich genügen, nur diesen Ausschuss wirken zu lassen; der Rest könnte – kostensparend – zu Hause bleiben. Nach meiner Meinung handelt es sich hier tatsächlich um eine schwerwiegende Präjudizierung der noch ausstehenden Empfehlungen der Gesamtverkehrskommission.

**Ein Wort zu Herrn Sigrist:** Er sagte, der Stückgutverkehr betrage bei der Bahn noch 10 Prozent. Das ist nicht richtig. Ich will Sie nicht mit vielen Zahlen quälen, sondern einfach feststellen, dass manche diese Details gar nicht wissen können. Es handelt sich heute um 10 Prozent der Tonnage; aber in bezug auf die Tonnenkilometer ist der Stückguttransport bei der Bahn heute noch ein wichtiger Faktor, als Sie annehmen, nämlich 21,6 Prozent. Auf weitere Distanzen ist also die Bahn beim Stückgutverkehr noch relativ stark im Einsatz.

Wenn Sie vorschlagen, Dienststellen zu schliessen und Personal abzubauen, ist dazu zu sagen: Das kann man sicher da oder dort tun und in dieser Richtung einiges rationalisieren; irgendwo aber sind auch dem Grenzen gesetzt. Wir müssen auch daran denken, was passiert – Kollege Ammann hat das in seinem sehr guten Votum deutlich klargelegt –, wenn im Nahen Osten wieder Spannungen oder Konflikte entstehen sollten. Das ist ein Hexenkessel. Dann kann es wieder eine Oelkrise geben. Dann würden Sie aber keine Güterdienststellen mehr haben und auf den Strassenverkehr angewiesen sein, der dann über kein Oel mehr verfügt. Es gilt also auch hier, Vorsorge in kriegswirtschaftlicher Hinsicht zu betreiben, wie wir das bei den Militärausgaben und in der Landwirtschaftspolitik tun und tun müssen. Das ist völlig klar.

Kollege Schürch hat auf einen sehr wichtigen Punkt hingewiesen; ich danke ihm dafür. Es ist ein Drama, was sich hier abspielt, indem nämlich die beiden Komponenten bei der Eisenbahn, die SBB und die Privatbahnen, in dieser Frage völlig auseinandergefallen sind. Dem sieht man einfach zu, statt zu koordinieren und zu versuchen, eine gewisse Harmonisierung der Meinungen zwischen SBB und Privatbahnen zu erreichen. Für die Privatbahnen wäre eine Aufhebung der Transportpflicht tatsächlich eine Katastrophe, wie das Kollege Schürch dargelegt hat.

Ich komme zum Schluss: Ich kann es wirklich nicht verstehen, dass der Bundesrat nun der Meinung ist, wir müssten dem Artikel 7 des Transportgesetzes vom Mai 1948 noch einen Artikel 7a beifügen, worin steht, die Transportpflicht sei aufgehoben. Dabei lautet der Artikel 7 Absatz 2 des gleichen Gesetzes, der Bundesrat bestimme, unter welchen Voraussetzungen betrieblicher Natur die Beförderungspflicht der Bahn – Stückgutverkehr – eingeschränkt werden könne. Der Bundesrat kann also irgendwelche organisatorischen Massnahmen im Stückgutverkehr im Sinne der Fragestellung des Kollegen Schürch – Welches ist eigentlich das Konzept der SBB? – schon nach dem geltenden Gesetz vornehmen, ohne dass dieser Zusatz beigelegt zu werden braucht. Er kann diese Pflicht lockern und das alles flexibler gestalten. Deshalb brauchen wir den vorgeschlagenen Artikel 7a, der die Transportpflicht total aufheben will, nicht. Das wäre falsch und zudem ein Einbruch in die Verkehrspolitik, eine Vorwegnahme und Präjudizierung der noch ausstehenden Empfehlungen der GVK. Ich bitte Sie, diesen Artikel 7a zu streichen.

**Alder:** Bis jetzt glaubte ich auch, dass die Bahnen dazu da seien, um Transporte auszuführen. Wenn uns nun hier vorgeschlagen wird, dass man die Transportpflicht für Stückgut teil quel aufheben soll, betrachte ich das als eine schlichte Zumutung, einmal an die Bevölkerung, die schliesslich nicht darauf angewiesen sein soll, sich Lastwagen zu suchen, wenn sie einen kleinen Transport, einen kleinen Stückguttransport – sagen wir – vom Waadtland

ins St. Gallerland oder vom Baselbiet in die Innerschweiz durchführen möchte. Eine Zumutung zweitens ist dieser Antrag auch deshalb, weil er – wie das bereits gewisse Vorredner zu Recht betont haben – einen Teilaспект aus einem erst noch unfertigen Gesamtkonzept herausbricht, ein Gesamtkonzept notabene, von dem ich bisher glaubte, dass wir uns hier in diesem Saal nach den üblichen parlamentarischen Regeln und Usanzen darüber unterhalten können. Offenbar ist das nicht die Meinung, offenbar will man uns erklären: Wenn die GVK oder gar deren Ausschuss etwas befunden hat, dann haben wir das zu akzeptieren. Mit anderen Worten: Die Rolle des Parlaments hat in diesem gesamten Kontext ausgespielt. Wir können einfach nur noch akzeptieren, was in der GVK gesagt und beschlossen wird, und damit Ende. Ich betrachte auch das als eine Zumutung ans Parlament und kann mich deshalb nicht damit einverstanden erklären. Ich habe durchaus Verständnis für die finanziellen Probleme der Bahnen und damit auch Verständnis für die Probleme, welche sich in bezug auf die Bundesfinanzen in diesem Rahmen stellen.

Mit einer Streichung tel quel der Transportpflicht für Stückgut, wie sie hier vorgesehen ist, sind diese Probleme aber keinesfalls zu lösen. Man muss hier die Lösung beispielsweise in einer flexiblen Tarifgestaltung finden. Man muss ein vernünftiges Verteilungskonzept erarbeiten usw., Dinge, die die Bahn aufgrund der geltenden Regelung ohne weiteres tun kann.

Wenn man schlicht und einfach die Transportpflicht aufhebt, dann geht das rechtlich auch einfach zu weit. Herr Meier hat mit Recht auf Absatz 2 dieses Artikels 7 hingewiesen, der dem Bundesrat ohne weiteres die Möglichkeit gibt, in gewissem Umfang die Beförderungspflicht unter besonderen Voraussetzungen einzuschränken. Es gibt auch noch einen Artikel 5 in diesem Gesetz, der den Bundesrat ebenfalls zusätzlich ermächtigt, bei aussergewöhnlichen Verhältnissen vorübergehende Abweichungen von diesem Gesetz zu bewilligen. Der Bundesrat hat die Kompetenz, wenn es notwendig ist, im Interesse der Bundesfinanzen in einer bestimmten Richtung Massnahmen zu treffen, z. B. im Sinne einer Einschränkung des Stückgutverkehrs – ich betone: einer Einschränkung. Eine zusätzliche gesetzliche Bestimmung hier einzufügen, das ist – Entschuldigung – Gesetzgebung aus dem Handgelenk. Ich habe den Eindruck, man hat das Transportgesetz nicht einmal studiert, bevor man diesen Antrag gestellt hat. Ich schliesse mich voll und ganz dem Antrag der Minderheit an.

**Oehen:** Herr Kollega Stich hat laut einer Pressenotiz – ich habe es nicht selber gehört – den Ausdruck geprägt, wir würden hier «einen Gottesdienst zelebrieren». Dieser Gottesdienst läuft – wenn man nach den bisherigen Ergebnissen schaut – streng nach den vorgesehenen Zeremonien ab, wie es die Herren Zeremonienmeister der Regierungsparteien offenbar vorbereitet haben. Ich weiss es zu schätzen, dass derartige Vorlagen sorgfältig vorbereitet werden. Aber ich frage Sie: Sind wir denn hier wirklich verpflichtet, nur noch – ich möchte sagen – Staffage zu bilden in dieser Debatte und einfach alles zu akzeptieren, was an Zeremonien vorbereitet wurde? Ich meine, wenn man uns nicht mehr zugesteht, die Details hier zu prüfen, fundierte Referate zur Kenntnis zu nehmen und nach diesen Referaten zu entscheiden, dann brauchen wir wirklich nicht so lange um die Fragen zu kämpfen. Ich bitte Sie – und deswegen bin ich hierher gekommen –, ich bitte Sie sehr, die Ausführungen, die hier mit Kompetenz vorgetragen wurden, sorgfältig zu überlegen. Wenn Sie das tun, dann werden Sie mir zugeben müssen, dass es eine Verleugnung aller Bekennnisse zu einer umweltgerechten Verkehrspolitik wäre, wenn wir diesen Vorschlag hier annähmen und nicht den Minderheitsantrag akzeptieren würden. Ich bitte Sie deshalb: Durchbrechen Sie die Zeremonie, stören Sie den Gottesdienst und stimmen Sie der Minderheit zu.

**Diethelm:** Gestatten Sie mir vorerst eine Vorbemerkung. Wir machen nun mit diesen Entscheidern, die wir heute beim öffentlichen Verkehr getroffen haben, das Gegenteil dessen, was wir seit 20 Jahren in diesem Rat für dringend notwendig hielten, nämlich die peripheren Gebiete, die Bergregionen unseres Landes zu erschliessen, damit sie sich wirtschaftlich erholen können. Nun möchte ich zu diesem konkreten Punkt «Stückgutverkehr» aus der Sicht eines Privatbahnkantons und aus der Sicht einer mir nahestehenden Bahn doch ganz kurz auf die Folgen hinweisen, wenn wir dem Antrag des Bundesrates folgen. Bei der Schweizerischen Südostbahn haben sie Stückguteinnahmen im Jahre 1975 1,6 Millionen Franken ausgemacht. Das sind 50,4 Prozent des Güterverkehrs oder 19,5 Prozent der gesamten Verkehrseinnahmen, ein Fünftel der gesamten Verkehrseinnahmen! Die Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht für Stückgut würde bedeuten: über 1 Million Franken weniger Ertrag. Und gleichzeitig wird die Daseinsversorgung unserer Täler in Frage gestellt. Der anvisierte Ersatz des Stückgutes durch Schnellgut mit um 40 Prozent erhöhtem Tarif dürfte bei der Bedienung dieser abgelegenen Empfänger zu einer untragbaren Kostenexplosion führen, weil ja meistens noch die Camionnage berappt werden muss. Die Südostbahn kann bei einem Wegfall des Stückgutverkehrs keine Einsparungen erzielen, weil diese Verkehrsart Mitläufersumsatz ist und vom bestehenden Personal, das bei den Dienststellen auch für andere Arbeiten benötigt wird, bewältigt werden kann. Es würden vielmehr wesentlich höhere Defizite entstehen, an denen sowohl der Bund wie die beteiligten Kantone vermehrt mittragen müssten. Ich bitte Sie, dem Minderheitsantrag zuzustimmen.

**Stich,** Berichterstatter der Mehrheit: Die Diskussion um diese Fragen steht in einem eindrücklichen Missverhältnis zu den Seiten- oder Zeilenzahlen, die in der Botschaft zu diesem Problem geschrieben worden sind. Nachdem die Stückgutfrage schon seit einiger Zeit eine gewisse Rolle spielt, hätte man sich ausrechnen können, dass darüber fundiertere Auskünfte gegeben werden sollten. Es ist uns auch klar, Herr Bundesrat Ritschard, dass es in der Schweiz jetzt 2 Millionen Autos und 900 km Autobahnen gibt. Wir sind uns aber ebenfalls bewusst, dass im Jahre 1980 beispielsweise der Gotthardstrassentunnel eröffnet wird. Wenn Sie nun den öffentlichen Verkehr effektiv reduzieren, so heisst das noch nicht, dass Sie damit auch die Probleme der Zukunft bewältigt haben, denn es ist keineswegs ausgewiesen, was z. B. bei den Bahnen passiert, wenn man eine Wegfallrechnung präsentierte. Mir scheint, wir sollten doch über ein Minimum an Unterlagen verfügen, wenn eine so wichtige Frage zur Diskussion steht.

Ich weise im weiteren darauf hin, dass die Frage des Stückgutkonzepts durch die SBB noch nicht dargelegt worden ist. Man weiss nicht, was die Bahnen überhaupt wollen. Auf der einen Seite will man von der Transportpflicht entbunden sein, auf der anderen Seite erklärt man, dass man trotzdem Stückgut befördern wolle, aber nur auf den wichtigen Strecken. In einem anderen Zusammenhang steht in der Botschaft hinsichtlich der flexiblen Tarifpolitik, dass man sich dort anpassen müsse, wo Nationalstrassen bestehen, um konkurrenzfähig zu sein. Damit möchte ich sagen, dass sehr, sehr viele Fragen noch offenstehen. Die Beförderung des Stückgutes ist nicht nur eine bahntechnische Frage, sondern auch eine Frage des allgemeinen Interesses. Ich erinnere Sie daran, dass ich dazu vor einigen Jahren eine Interpellation eingereicht habe, als die SBB ein Konzept mit 6 Knotenpunkten unterbreiteten, an denen noch Stückgut angenommen werden sollte. Damals gab mir Herr Bundesrat Ritschard weitgehend recht. Nun kommen die SBB auf diese Angelegenheit zurück und setzen 80 Knotenpunkte fest. In der Kommission sprach man dagegen von 150 Knotenpunkten. Was das für Knotenpunkte sind, wie dieses Konzept tatsächlich funktionieren und wie die Rechnung aussehen wird, wissen wir in-

dessen nicht. Persönlich scheint mir, dass eine solche Frage nicht entschieden werden sollte mit der Begründung, dass man im nächsten Jahr 15 Millionen und im übernächsten Jahr 30 Millionen Franken einsparen könne, Einsparungen, die im Grunde genommen nur auf Personalreduktionen hinauslaufen. Wir stellen auch im Finanzplan fest, dass für den Straßenbau in den Jahren 1978 und 1979 noch Zuwachsrate vorhanden sind, während der Anteil bei den Bahnen zurückgeht.

Ich gebe zu, dass man mit Lastwagen besser eine Flächenverteilung vornehmen kann als mit der Bahn. Dazu bedarf es aber meines Erachtens keiner Aufhebung der Transportpflicht. Eine Aufhebung der Transportpflicht würde einseitig den Straßenverkehr begünstigen und den öffentlichen Verkehr benachteiligen. Das ist es nicht, was wir zurzeit brauchen.

Die Kommission hat sich mit 15 : 12 Stimmen für den Antrag des Bundesrates ausgesprochen. Persönlich werde ich mit der Minderheit stimmen.

**M. Mugny, rapporteur de la majorité:** Il paraît tout d'abord que cet article ne devrait pas susciter trop de débats et en tout cas pas de débats trop passionnés. On s'est rendu compte cependant, au sein de la commission et maintenant ici, que de nombreux intérêts sont en cause; des intérêts légitimes, surtout ceux d'entreprises privées de transport. Notre collègue, M. Diethelm, s'en est fait l'écho et c'est vrai qu'il y a là un problème.

Je crois qu'il faut le ramener à sa juste mesure et, comme on le dit très souvent, «remettre l'église au milieu du village». De quoi s'agit-il?

Cette obligation des chemins de fer de transporter tous les colis de détail remonte à l'époque où ces chemins de fer avaient quasiment un monopole des transports. Il était par conséquent normal, et le message le rappelle, de protéger les clients contre les risques que ce monopole pouvait entraîner pour eux. Il fallait donc instituer l'obligation et, en contrepartie, fixer les tarifs.

Les conditions sont totalement différentes aujourd'hui. Il n'y a plus du tout de monopole puisque les chemins de fer ne transportent plus que 8 à 9 pour cent de ces colis de détail. La situation est donc totalement changée et, en plus, les chemins de fer transportent en général, comme c'est le cas dans ces situations, les marchandises les moins intéressantes; c'est dire que les entreprises privées prennent en charge les colis qui peuvent être plus intéressants au point de vue financier, et laissent aux chemins de fer la part du trafic qui est financièrement la moins intéressante. Voilà pour le premier point.

Le second point, c'est que les chemins de fer font du déficit, 700 millions vous le savez; on veut tâcher de le réduire. Il faut donc leur donner le moyen de le faire. Plus on leur impose d'obligations, moins ils auront de possibilités d'assainir leur situation. Or, il semble bien que dans ce cas, il s'agit de l'un des secteurs où, précisément, il y a le moins de désavantages en supprimant l'obligation.

La troisième remarque, c'est que l'on ne supprime pas les transports de détail; on supprime l'obligation des transports. Par conséquent, les transports continueront, les chemins de fer et les chemins de fer privés continueront d'assumer ces transports de détail; ils pourront simplement fixer des conditions différentes. Mais il est bien évident – le message le rappelle – que cette mesure ne sera introduite que progressivement. On ne peut pas, d'un jour à l'autre, supprimer cette obligation. Il faudra voir comment les choses se déroulent, il faudra faire des expériences, tenir compte des conditions locales, des conditions économiques aussi. Il faudra voir comment on peut remplacer l'obligation que les chemins de fer ont prise par le biais d'autres moyens de transport. Une démarche est en route; elle commence aujourd'hui et mettra du temps à se réaliser complètement. Voilà pourquoi il n'y aura pas de difficultés s'agissant du personnel; il y aura, bien sûr, des réductions de personnel mais qui se feront également

progressivement, mais pas de renvois. Les économies, vous le voyez, seront aussi progressives. On parle de 15 millions en 1978, 30 millions éventuellement en 1979, mais on n'est pas encore aux 216 millions qui représentent le coût actuel de cette opération pour les chemins de fer.

Pour les chemins de fer privés, il est clair qu'ils auront encore la possibilité d'assurer tous les transports qu'ils souhaitent entreprendre. Personne ne va les gêner; on les soulage simplement d'une obligation générale.

Voilà pourquoi il apparaît, à votre commission en tout cas, que la disposition qui nous est présentée est dans la logique de la situation; elle évite aux chemins de fer des charges qu'ils ne peuvent plus assumer, sans pour autant être une entrave générale dans le trafic des marchandises de notre petit pays. Progressivement, la situation pourrait par conséquent évoluer, sans heurts et sans difficultés. Voilà pourquoi, au nom de la commission, nous vous proposons d'accepter la proposition du Conseil fédéral.

**Bundesrat Ritschard:** Ich will versuchen, auch etwas zu dieser Sache beizutragen, die, wie mir scheint, zu einer Glaubenssache geworden ist. Ich habe die Fragen, die hier zur Diskussion stehen, schon mit meinen Freunden vom Eisenbahnerverband besprochen, indem ich an einer Sitzung der Geschäftsleitung des Eisenbahnerverbandes teilgenommen habe. Es lag mir nämlich daran, mich gegenüber diesen Problemen etwas besser ins Bild zu setzen.

Ich weise auf die Fakten hin. Der Stückgutverkehr macht jetzt, gesamthaft gesehen – man muss hier etwas differenzieren, Herr Werner Meier hat das richtig bemerkt –, noch 9 Prozent der Einnahmen aus. Diese 9 Prozent resultieren vorwiegend aus Stückgütern, die über weite Distanzen transportiert werden. Im Fernverkehr über 100 km machen die Tarifkilometer 31 Prozent aus, im Verkehr von 51 bis 100 km 18 Prozent. Ich nehme an, diese Zahlen, die mir bekanntgegeben worden sind, stimmen. Die Kostendeckung im Stückgutverkehr – das schreibt mir die Generaldirektion der SBB – beträgt noch 51 Prozent. Sie ist in den letzten Jahren ständig gesunken. Noch 1960 wies der Stückgutverkehr einen Kostendeckungsgrad von 64 Prozent aus. Die Generaldirektion der SBB kommt dann zum Schluss, dass die Defizite im Stückgutverkehr etwas über 200 Millionen Franken ausmachten, also etwas mehr als einen Drittel des Gesamtdefizits der Schweizerischen Bundesbahnen. Es gibt die berühmten Missbräuche – vielleicht sind es Paradebeispiele, die mir genannt werden. Eines davon ist jenes eines Zürcher Fabrikanten von Farbe, der mit seinem Lastwagen mit 200 bis 300 Farbkübeln nach Zollikofen fährt, dort diese Farbkübel der SBB übergibt, und diese muss sie von Zollikofen aus zu ganz kleinen Distanzen, mit entsprechenden Preisen natürlich, auf 40 verschiedene Stationen verteilen. Ich kann Ihnen nicht viele solcher Beispiele aufzählen; aber es mag für viele dienen.

**Weiteres Faktum:** Seit 1973 ist dieses Stückgutproblem durch Leute, die die Sache natürlich viel besser kennen als ich – nicht besser als Sie, aber besser als ich! (Heiterkeit) –, in dicken Bänden ausführlich behandelt worden. Ich habe diese Berichte natürlich nicht auswendig gelernt. Diese Leute kommen zum Schluss, dass das, das wir Ihnen vorschlagen, richtig ist. Es soll der Gerechtigkeit halber beigelegt werden, dass die Vertreter des Eisenbahnerverbandes in dieser Kommission (sie haben natürlich mitgewirkt) mit den Schlüssen dieser Experten nicht einverstanden sind.

Es gibt ein weiteres Faktum: Man sollte solche Dinge nicht immer etwas demagogisch verwenden. Mit der Aufhebung der Transportpflicht ist natürlich nicht eine Abschaffung des Stückgutverkehrs beabsichtigt. Ich muss das Herrn Alder sehr deutlich sagen, der immer solche Dinge in die Welt setzt, die da so halbwahr oder halbfalsch sind. Der Stückgutverkehr wird nicht einfach weggestossen und nicht mehr übernommen. Die SBB sollen die Möglichkeit

haben, für ihn marktgerechte – oder kostendeckende, wenn Sie wollen – Preise zu erhalten. Sie sollen vielleicht diesem Farbfabrikanten aus Zürich, der mit seinem Auto auf der Autobahn nach Zollikofen fährt und diese Kübel dort in den Schopf hineinstellt, sagen können: «Mein Lieber, wenn Du das willst, so kostet das eben so und so viel.» Das soll gemacht werden. Die Sache soll also marktgerecht gestaltet werden. Herr Stich wollte diese Antwort auch haben. Es geht nicht um die Abschaffung, sondern um marktgerechtere Konditionen.

Man kann in diesen Gutachten natürlich vieles lesen, das man dann Mühe hat zu verstehen, wenn man die Sache nicht zu genau kennt. Es gibt aber ein anderes Faktum (Otto Stich lässt es auch nicht gelten): Heute ist die Situation so. Ich habe schon von den 900 km Autobahnen gesprochen, die wir haben. Sie können in einer sehr kurzen Zeit von Zürich nach Bern und umgekehrt fahren; Sie können andere Destinationen schnell erreichen. Das wissen Sie alles. Diese Autobahnen mit einer gewissen Ueberkapazität an Lastwagen haben natürlich dazu geführt, dass das Stückgut, das ja meistens zu einem Haus oder einer Fabrik transportiert werden muss, zunehmend auf den Lastwagen abgewandert ist. Warum? Wenn es per Bahnstückgut transportiert wird, muss es vom Versender mit dem Auto oder mit dem Leiterwägel oder was immer auf den Bahnhof gebracht werden. Dort wird es umgeladen. Es geht in den Güterschopf, und von dort kommt es in den Güterwagen. Dann wird es wegspediert mit der Eisenbahn. Vielleicht muss dieser Wagen irgendwo manövriert werden. Dann kommt er an, und wieder muss dieses Stückgut aus dem Eisenbahnwagen ausgeladen und in den Güterschopf gestellt werden. Der Stationsgehilfe telefoniert dem Empfänger: «Sie haben da eine Kiste Wein; holen Sie sie ab, sonst bringen wir sie.» Dann fährt man mit dem Auto zum Bahnhof und holt das ab. Das ist der Weg des Stückgutes, wenn es nicht gerade im Container in grossen Mengen oder ganzen Wagenladungen verschickt wird. Jeder muss einsehen, dass diese vielen Manipulationen, die da nötig und unvermeidlich sind beim Eisenbahntransport, einfach teurer sind als die Fahrt mit einem Lieferwagen von Zürich nach Bern oder irgendwo hin. Das Auto ist bei der Verteilung in die Fläche eben billiger. Die Bahn kann heute – so sagt man mir – praktisch nur noch Sendungen befördern, die ein sehr schlechtes Aufwand/Ertrags-Verhältnis aufweisen. Die SBB und auch die Experten glauben, dass diesem Missverhältnis nur noch beizukommen ist, wenn die beiden Pflichten wie vorgeschlagen eben aufgehoben werden.

Die Auswirkungen: Ich verstehe die Bedenken, die geäusserst werden, und will sie in keiner Weise negieren. Ich gebe ehrlich zu, dass ich hier Dinge weitergebe, die mir andere gesagt haben, die etwas davon verstehen. Den Endzustand wird man ohnehin natürlich erst nach mehrjähriger Frist erreichen. Erstens wird kein Personal entlassen. Das kann ich ausdrücklich erklären; das ist die Meinung des Bundesrates. Zweitens muss natürlich der bestehende Apparat heute mit diesem Stückgut umstrukturiert werden, und der Markt muss sich auch seiner neuen Situation anpassen. Otto Stich operiert immer mit verschiedenen Zahlen, die in der Vergangenheit gegeben worden seien. Vorgesehen ist, dass die SBB langfristig Stückgut nur noch in einem neuen Schnellgutsystem transportieren werden. Es wird drei Basisbahnhöfe geben: Bern, Däniken und Zürich, die dreimal täglich mit direkten Wagen und Blockzügen bedient werden. Von dieser Basis aus wird dann Stückgut, Schnellgut auf 150 Bahnstationen des ganzen Landes verteilt. Dort wird dieses Stückgut durch die Privatbahnen übernommen, die etwas Bedenken haben gegen dieses neue Stückgutsystem. Jeder Bahnhof, bei dem eine Privatbahn wegfährt, gehört zu diesen 150 Stationen. Dort wird neben den Privatbahnen auch das freie Lastwagengewerbe stehen, und hier wird dann das Stückgut – das so viel schneller und offenbar auch viel rationeller transportierte Stückgut – zur Verteilung in die Fläche übergeben. Ich

kann es nicht behaupten, dass dieses Rezept völlig fertig sein kann. Man wird das sicher mit den Privatbahnen, dem Lastwagengewerbe und den Camionneuren besprechen müssen. Aber eine wichtige Voraussetzung – das schreiben mir die SBB, die weiß Gott zu ihrem Betrieb sehen, in einem langen Bericht – für mehr unternehmerische Freiheiten für die SBB ist die Aufhebung der Pflichten, wie sie verlangt wird.

Herr Alder, was Sie wünschen, steht im Artikel 7: «Der Bundesrat bestimmt, unter welchen Voraussetzungen betrieblicher Natur die Beförderungspflicht eingeschränkt werden kann.» Die Einschränkungen sind bekannt geworden. Das ist bis jetzt so gehandhabt worden, dass das wirklich nur für ganz besondere Ausnahmefälle und auch für befristete Ausnahmefälle angewendet wurde, niemals für generelle Regelungen. Das wäre auch unredlich, wenn man das über diesen Absatz in generelle Regelungen überführen würde.

Ich bin Herrn Nationalrat Schürch noch eine Antwort schuldig. Mit dem neuen Tarifannäherungsbeschluss – am Montag hat ihn der Bundesrat verabschiedet, wir arbeiten jetzt noch am Bericht, es gibt noch einiges zu rektifizieren –, der an alle interessierten Stellen zur Vernehmlassung geht, sollen die bekannten Missbräuche, von denen ich hier schon einmal gesprochen habe, beseitigt werden. Was die Vernehmlassung dann bringt, wird sich zeigen. Das letzte Wort wird das Parlament haben. Ich werde dann im Zusammenhang mit der PTT noch etwas sagen müssen, etwas, das aufgrund der Verkehrskonzeption als notwendig erachtet wird, nämlich die Regionalisierung der Verkehrsbetriebe. Ich werde in diesem Zusammenhang Herrn Schürch antworten. Ich bitte Sie, den Anträgen des Bundesrates zuzustimmen, weil sie ohne jeden Zweifel – ohne dass soziale Härten entstehen; diese dürfen nicht entstehen – doch einige Einsparungen bringen.

#### **Abstimmung – Vote**

Für den Antrag der Mehrheit	71 Stimmen
Für den Streichungsantrag der Minderheit	70 Stimmen

#### **813**

#### **Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen**

#### **Loi fédérale sur les chemins de fer**

#### **Art. 3 Abs. 3**

##### **Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

##### **Antrag Meier Werner**

... Absatz 2 nicht zu erbringen vermögen, können Dritte, die daran in ausserordentlichen Massen interessiert sind ..... angemessen beteiligt werden.

##### **Antrag Muret**

Streichen (= beibehalten des geltenden Textes)

#### **Art. 3 al. 3**

##### **Proposition de la commission**

Adhérer au projet du Conseil fédéral

##### **Proposition Meier Werner**

Lorsque les Chemins de fer fédéraux ne sont pas en mesure, dans les limites du 2e alinéa, d'assurer certains investissements et de fournir certaines prestations, il pourra incomber aux tiers qui y sont tout particulièrement intéressés et qui les réclament d'y participer dans une juste mesure.

##### **Proposition Muret**

Biffer (= Maintenir le texte actuel)

**Meier Werner:** Ich entschuldige mich dafür, dass ich schon wieder vor Ihnen stehe, aber das ist nicht meine Schuld, sondern die des Bundesrates, der diese Summierung von Eisenbahnsparmassnahmen vorsieht.

Beim SBB-Gesetz Artikel 3 Absatz 3 (neu) möchte ich nur eine Änderung im Sinne der Umwandlung von einer Soll- in eine Kann-Bestimmung. Es ist in der Botschaft gesagt, dass die SBB jetzt schon an gewissen Objekten Dritte, die diese Objekte fordern, finanziell mittragen lässt. Das ist eine laufende Praxis: Flughafenbahn Zürich usw. Aber ich glaube, diese imperitive Form, in der hier die Beteiligung Dritter an SBB-Anlageninvestitionen vorgesehen ist, geht einfach zu weit. Sie könnte in ihrer Endkonsequenz zu sehr merkwürdigen Zuständen führen. Deshalb möchte ich Ihnen beantragen, diese Bestimmung ihrem Sinne nach zu belassen, sie aber eben umzuändern in eine Kann-Bestimmung, so dass sie also lauten würde: «An Investitionen und Leistungen, welche die Bundesbahnen im Rahmen von Absatz 2 nicht zu erbringen vermögen, können Dritte, die daran in ausserordentlichem Masse interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, angemessen beteiligt werden.» Ich bitte Sie, diesem Antrag – Umwandlung in eine Kann-Bestimmung –, welcher der bisherigen Praxis entspricht, zuzustimmen.

**Präsident:** Herr Muret hat seinen Streichungsantrag bereits begründet.

**Stich,** Berichterstatter: Hier geht es um zwei Änderungen. Auf der einen Seite müssen keine Begehren gestellt werden, damit die SBB die Betroffenen beteiligen könnte, und auf der anderen Seite ist es eine Kann-Vorschrift. Die Differenz ist nicht sehr gross. Sie haben zu entscheiden.

**Bundesrat Ritschard:** Ich glaube, der Antrag des Bundesrates ist nicht ohne Bedeutung. Ich würde sagen, wenn er nur mittragen lassen «kann», dann werden die SBB gelegentlich Schwierigkeiten haben, die Beiträge zu erhalten, die eingezogen werden müssen. Die vorgesehene Regelung wird jetzt schon gehandhabt, ohne gesetzliche Grundlage übrigens. Der Kanton Zürich bezahlt an den Flughafenanschluss etwas; an die S-Bahn hätte er auch bezahlen müssen. Auch wenn irgendwo ein Bahnhof gebaut wird, trägt die betreffende Stadt aus städtebaulichen Gründen in der Regel etwas bei. Denken Sie an die Stadt Bern, welche für den Ausbau ihres Bahnhofs sehr grosse Opfer gebracht hat. Ich würde glauben, dass dort, wo die SBB Bauten erstellen, an denen sie nicht allein interessiert sind, jener, der mitinteressiert ist, verpflichtet werden kann und soll, auch seinen Beitrag zu leisten. Aus diesem Grunde würde ich das Gesetz so, wie es vorgeschlagen wird, belassen und den Antrag Meier ablehnen.

**Präsident:** Herr Muret beantragt, den Artikel 3 Absatz 3 zu streichen. Es stehen sich zuerst die Fassung von Kommission und Bundesrat und die Fassung Meier gegenüber. Das Resultat wird dem Streichungsantrag Muret gegenübergestellt.

#### Abstimmung – Vote

#### Eventuell – Eventuellement:

Für den Antrag der Kommission	78 Stimmen
Für den Antrag Meier Werner	41 Stimmen

#### Definitiv – Définitivement:

Für den Antrag der Kommission	77 Stimmen
Für den Antrag Muret	21 Stimmen

**Alder:** Ich finde es nicht in Ordnung, dass mir Herr Bundesrat Ritschard vorwirft, ich würde an dieser Stelle immer Unwahres oder halbwahre Dinge erzählen. Ich verwahre mich gegen diesen Vorwurf; er ist nicht berechtigt.

814

#### Postverkehrsgesetz

#### Loi fédérale sur le Service des postes

#### Art. 3a

##### Antrag der Kommission

##### Mehrheit

##### Streichen

##### Minderheit

(Allgöwer, Auer, Baumann, Biel, Duboule, Eisenring, Fischer-Bern, Rüegg)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Art. 3a

##### Proposition de la commission

##### Majorité

##### Biffer

##### Minorité

(Allgöwer, Auer, Baumann, Biel, Duboule, Eisenring, Fischer-Berne, Rüegg)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Allgöwer,** Berichterstatter der Minderheit: Ich hoffe nicht, dass sich nach der SBB-Schlacht noch eine Reisepost-Schlacht entwickelt. Noch vor einigen Jahren waren die PTT eine Fiskalquelle. Als dann die Ergebnisse immer schlechter wurden, hat man diese Fiskalpflicht von ihnen genommen. Hingegen hat man den PTT bis heute einerseits die Last der Zeitungstransporttaxen überlassen und andererseits die Last der Reiseposten. Das heisst mit anderen Worten: Die PTT müssen praktisch, obwohl sie keine Fiskalpflicht haben, ungefähr 250 Millionen Franken an Bundessubventionen aufbringen.

Das Zweite: Die Kantone haben erfahrungsgemäss schlaue Regierungen. Sie benutzen den Bund gerne als Fiskalquelle, damit sie nicht gezwungen sind, ihre eigenen Bürger um Erhöhung der Steuern zu bitten. Sie versuchen deshalb, aus dem Bund herauszubringen, was nur irgendwie herausgebracht werden kann. So sind sie zum Beispiel bereit, jene Carreise-Routen zu übernehmen, die rentieren. Aber bei den Routen, die nicht rentieren, setzt man gerne den Bund oder die PTT ein.

Herr Bundesrat Ritschard hat vorhin davon gesprochen, dass geplant ist, im Sinne einer guten Verkehrsanierung Regionalisierungen durchzuführen. Das heisst, man will für alle Verkehrsträger die gleichen Bedingungen schaffen und die Routen nicht nur durch den Bund finanzieren lassen, sondern bei allen die gleichen Massstäbe anwenden. Man finanziert also die Routen teils durch den Bund, teils durch die Kantone oder die interessierten Gemeinden. Es ist richtig, dass wir hier eine Rechtsgleichheit erreichen. Seit 1972 werden Autobus- und Trolleybusverkehr, die konzessionspflichtig sind, bereits von den Kantonen mitfinanziert. Neue Linien wurden vom Bund nur noch dann übernommen, wenn sich auch die Kantone daran beteiligen.

Wenn heute einzelne Postlinien noch nach dem alten System betrieben werden, dann ergibt sich daraus eine Belastung der Post und damit eine Privilegierung von gewissen Linien, was auf die Dauer nicht geduldet werden kann. Nun hat eine Linie, bei der Kanton und die Gemeinde nichts zu sagen haben, den Nachteil, dass der Bund sie ohne weiteres aufheben kann. Der Bund hat hier die Entscheidungsfreiheit. Ich glaube, es ist richtig, dass man bei allen Linien Gemeinden und Kantone mitbeteiligt und sie mitsprechen lässt. Sie können dann bestimmen, wie die Linie läuft, wie man die Tarifgestaltung durchführt usw., vor allem ob man die Linie weiterführen oder aufheben will. Nun wird behauptet, dass die PTT eigentlich diese Subventionen erbringen könnten, aber man vergisst, dass die PTT immer noch in den Schulden stecken. Sie haben zwar im vergangenen Jahr 160 Millionen Franken heraus-

wirtschaften können, aber sie haben immer noch etwa 270 Millionen Schulden. Diese sollen nach ihrem Finanzplan abgetragen werden, sofern die Wirtschaft nicht grössere Einbussen erleidet und sofern wir die niedrige Teuerungsrate von heute beibehalten können. Wenn wir seinerzeit vom Finanzplan der PTT Kenntnis genommen haben, der darauf hinzielt, auf 1980/81 einen ausgeglichenen Stand zu erreichen, dann ist er immer noch belastet durch die Zeitungstransporttaxe und durch den Reiseverkehr. Es wäre meiner Ansicht nach richtig, dass man hier nun auch klare Verhältnisse schafft. Man hat leider nicht den Mut, einen Verfassungsartikel zugunsten der Zeitungen zu lancieren.

Ich glaube, dass es nun an der Zeit ist, diese Gelegenheit zu benutzen, hier Klarheit zu schaffen. Der Bundesrat schlägt Ihnen vor, nun ähnliche Regelungen zu treffen wie bei den Bahnen. Es handelt sich nicht darum, gemeinwirtschaftliche Leistungen abzubauen; aber die PTT sollen nicht mehr wie bisher verpflichtet sein, Reiserouten zu unterhalten, die keineswegs rentieren und die vom Bund allein getragen werden müssen. Bei neuen Routen ist das wie gesagt nicht mehr möglich. Deshalb möchte ich Ihnen empfehlen, dem Vorschlag des Bundesrates zuzustimmen. Er ergibt eine jährliche Einsparung von schätzungsweise 20 bis 30 Millionen, auf längere Sicht natürlich mehr. Damit wird in keiner Weise irgendein Gebiet benachteiligt. Es ist auf die Dauer richtig, dass diejenigen Gebiete, denen die Reisepostorganisation einen Dienst leistet, in irgendeiner Weise beteiligt sind. Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag des Bundesrates zuzustimmen.

**Baumann:** Gestatten Sie mir auch einige Ausführungen zum Minderheitsantrag. Der Artikel 3a (neu) bezweckt eine Harmonisierung der Finanzierungsgrundlagen der PTT. Schon in der Kommission sind Bedenken angemeldet worden. Man bezeichnete das Vorgehen als verfassungswidrig, als regionalpolitisch unerwünscht, als betriebswirtschaftlich fragwürdig und befürchtete, man würde dem Entscheid der Gesamtverkehrskonzeption vorgreifen. Die Verfassungsmässigkeit ist von der Justizabteilung bejaht worden. Die Rechtsabteilung der PTT findet, die Verfassungsmässigkeit sei umstritten.

Gleichzeitig stellt sie jedoch fest, Artikel 36 der Bundesverfassung gestatte die Auslegung, dass die Kantone vom Mittragen der Defizite von Postautolinien nicht ausgeschlossen werden. Das heisst: Artikel 3a (neu) darf nicht als rechtsungleich angesprochen werden. Aus dieser Darstellung ergibt sich, dass die Juristen nicht immer einig sind. Die Justizabteilung betrachten wir im vorliegenden Fall als neutrale Stelle und vom Problem nicht direkt angesprochen.

Die regionalpolitischen Gesichtspunkte müssen in die Be trachtungsweise einbezogen werden. Man darf aber mit aller Deutlichkeit feststellen, dass die vielfältigen Systeme zu stossenden Ungleichheiten führen. Die Förderung der Regionalisierung gestattet einen rationalen Betrieb durch einen besseren Einsatz von Personal und Rollmaterial. In der Zielsetzung sollen nun die PTT, die Konzessionäre und die Privatbahnen in den regionalen Linien gleich behandelt werden. Nachdem die Möglichkeit geschaffen wird, Kantone an den SBB-Leistungen zu beteiligen, werden die PTT-Linien voll zulasten des Bundes fallen. Ferner müssen wir bestrebt sein, die PTT-Rechnung zu verbessern, und es sollen Rückwirkungen auf die Bundeskasse verhindert werden.

In bezug auf die Gesamtkonzeption hat Herr Bundesrat Ritschard bereits Ausführungen gemacht, und die Zielsetzungen werden diesbezüglich in keiner Weise präjudiziert. Wenn wir auf die Gesamtverkehrskonzeption warten müssen, wären die Vorteile der Regionalisierung nicht unmittelbar auszunützen. Aus diesen Ueberlegungen empfehle ich Ihnen, dem Bundesrat und der Minderheit zuzustimmen. Ich danke Ihnen.

**Waldner:** Nach dem Entscheid über den Stückgutverkehr scheint es, dass vor allem unsere wirtschaftlich schwä-

chen Gebiete und deren Bewohner die Sparmassnahmen im Bereich des Verkehrs tragen müssen. Die Industriezentren werden von den Bundesbahnen bedient. Es sind die ländlichen und die Bergregionen, die entweder durch Privatbahnen oder durch die Reisepost der PTT Anschluss an die industriellen Gebiete gefunden haben. Man hat kürzlich im Fernsehen miterleben können, wie dankbar die 200-Seelen-Gemeinde Tschiertschen ist, die durch die Reisepost der PTT mit Chur verbunden ist. Nun soll also nach Meinung des Bundesrates und einer Kommissionsminderheit – wenn ich richtig orientiert bin, alles Kollegen, die nicht täglich oder überhaupt nicht auf das Postauto angewiesen sind – das Postverkehrsgesetz in dem Sinne geändert werden, dass die Kantone und damit auch deren Gemeinden, die zur Hauptsache durch das Postauto erschlossen sind, zu finanziellen Leistungen an die Betriebskosten herangezogen werden. Die geplante Aenderung wirft nach meiner Auffassung verschiedene Fragen auf, und zwar finanzpolitischer, verkehrspolitischer und – ich sage: wahrscheinlich, weil ich nicht Jurist bin – rechtlicher Natur.

**Finanzpolitisch:** Die PTT, zu der auch die Reisepost gehört, haben im vergangenen Jahr einen Ueberschuss von 160 Millionen Franken erwirtschaftet. Es ist meines Erachtens wenig sinnvoll, heute und für die nahe Zukunft – die PTT hoffen nämlich, auch in den nächsten Jahren Ueberschüsse zu machen – die ohnehin schon finanziell stark strapazierten Kantone am Defizit der Reisepost zu beteiligen, die ihrerseits ohne Zweifel einen Teil dieser zusätzlichen Lasten auf die von der Reisepost bedienten Gemeinden abwälzen würden. Es ist auch zu bedenken, dass Kantonsbeiträge in nächster Zeit ohnehin nicht direkt in die Bundeskasse fließen werden. Es besteht nämlich ein augenfälliger Unterschied zwischen den Bahnen und den PTT-Betrieben. Die Defizite der Bahnen werden jährlich von der Bundeskasse übernommen und belasten diese somit direkt. Demgegenüber müssen die PTT-Betriebe ihre Defizite selber abtragen. Nach Abzug der 160 Millionen Franken Ueberschuss aus dem letzten Jahre beträgt der Rückstand aus den vergangenen Jahren noch 270 Millionen Franken. Es wird ohne Zweifel noch einige Jahre dauern, bis diese Schuld, die übrigens verzinst wird, vollständig zurückbezahlt sein wird. Eine Ablieferung von PTT-Erträgen an die Bundeskasse wird aber erst dann wieder in Frage kommen. Ich frage: Besteht hier wirklich eine finanzpolitische Dringlichkeit, heute etwas zu tun?

**Verkehrspolitisch:** Bis Ende dieses Jahres will die Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption ihren Bericht vorlegen. Bei diesem Fahrplan scheint es unserer Fraktion weder sinnvoll noch zweckmäßig zu sein, die vorgesehene Aenderung mit allen ihren verkehrspolitischen Auswirkungen sozusagen in der letzten Minute und im Rahmen von dringlichen Sparmassnahmen vorwegzunehmen, um so mehr als die Angelegenheit – wie schon aus finanzpolitischer Sicht dargelegt – nicht derart dringlich ist. Wir alle wissen, dass jedermann nach einer Gesamtverkehrskonzeption ruft. Im Moment, wo nun die Kommission des Kollegen Hürlmann vor dem Abschluss ihrer Arbeiten steht, soll und darf nicht ein einzelnes Stück herausgebrochen werden. Wie ich bereits beim Stückgutverkehr gesagt habe, ist es unrichtig, Fragen von solch grosser verkehrspolitischer Tragweite mit einem Massnahmenpaket zum Ausgleich des Bundeshaushaltes lösen zu wollen. Ich denke dabei auch an die Regionalisierung öffentlicher Verkehrs betriebe in grösserer Umfang, wie das in der Botschaft am Rande anvisiert wird.

Schliesslich fragen wir uns ernstlich, ob eine Beteiligung der Kantone rechtlich überhaupt zulässig ist. Nach Artikel 36 der Bundesverfassung sind die PTT-Betriebe – und dazu gehört selbstverständlich auch die Reisepost – ausschliesslich Bundessache. Unseres Erachtens haben die Kantone somit nicht für diesen Bundesbetrieb aufzukommen. Die Klärung dieser rechtlichen Frage überlasse ich allerdings gerne unseren Kronjuristen im Rate.

Unsere Fraktion ist in erster Linie gegen die geplante Beteiligung der Kantone und damit auch der betroffenen Gemeinden, weil von dieser Massnahme wiederum die wirtschaftlich schwachen Gebiete unseres Landes am meisten betroffen werden. Die sozialdemokratische Fraktion stimmt der Kommissionsmehrheit und damit der Streichung von Artikel 3a (neu) zu.

**Stich,** Berichterstatter der Mehrheit: Bei diesem Artikel geht es um eine politisch heikle Frage. Das Postregal ist – historisch gesehen – von den Kantonen an den Bund abgetreten worden. Nun verlangt man von den Kantonen, sich an einem Bereich der Post, der defizitär arbeitet, zu beteiligen. Möglicherweise werden dann die Kantone gelegentlich einmal im Sinne der Gleichstellung vorstellig werden mit der Forderung, sich auch an anderen Bereichen zu beteiligen, die mit Ertrag arbeiten. Es ist ja nicht sehr nett, wenn man nur an Verlusten beteiligt wird. – Das ist der Hintergrund.

Die Kommissionsmehrheit hat sich gegen diesen Artikel entschieden, in der Meinung, dass dadurch die finanziell schwachen Kantone relativ stark getroffen würden. Grundsätzlich wäre an sich eine Regionalisierung, ein Zusammenschluss aller sicher erstrebenswert. Er müsste aber in einem umfassenden Konzept erreicht werden. Deshalb beantragt die Kommissionsmehrheit, diesen Artikel zu streichen.

**M. Mugny,** rapporteur de la majorité: Le message dont nous discutons actuellement a pour titre: «L'équilibre des finances fédérales». Or la disposition qui nous occupe présentement n'a rien à voir avec les finances fédérales ou pour être plus explicite, quel que soit le résultat du vote sur cette disposition, les finances fédérales auront exactement les mêmes revenus à la fin de l'année. Il s'agit ici uniquement du transfert, sur le dos des cantons et des communes, d'une charge qu'assument jusqu'à maintenant les PTT. Que ce transfert soit nécessaire, on peut certes en discuter, mais en tout cas il n'est nul besoin de le faire maintenant. Les PTT – je vous le rappelle – réalisent encore des bénéfices et heureusement! 160 millions en 1976, probablement à peu près autant, nous le souhaitons, en 1977. Pourquoi donc, dans ces conditions, alors que les finances des cantons et des communes sont en difficulté, voulez-vous transférer les charges d'une entreprise qui fait des bénéfices sur des cantons et des communes qui, eux, n'en font pas. Il nous paraît donc qu'il n'y a en tout cas aucune urgence en la matière.

Il est vrai que les PTT ont encore une dette vis-à-vis de la Confédération: une dette de 300 millions qui sont les déficits accumulés des années antérieures. On amortira progressivement ces déficits mais – encore une fois – il n'y a pas de raison pour que ce soit les cantons et les communes qui y contribuent.

Telle est la raison pour laquelle votre commission vous propose de ratifier sa décision et de ne pas accepter cet article qui reporterait à nouveau des charges sur les cantons et les communes.

**Bundesrat Ritschard:** Es ist nicht etwa so, dass hier einseitig arme Regionen stärker belastet werden sollen. Das PTT-Autonetz ist im Mitteland dichter als in den Bergregionen. Dazu spielt hier natürlich der Finanzausgleich. Nach Einführungsgesetzen ginge es hier sehr extrem von 15–90 Prozent; Zürich beispielsweise würde 90 Prozent, Graubünden 15 Prozent bezahlen.

Ich habe schon vorhin angetönt: Es geht um das Problem der Regionalisierung. Man müsste den Verkehr besser regionalisieren können, um auch der Bevölkerung eine vermehrte Mitsprache zu geben und sie an diesen Verkehrsmitteln mehr zu interessieren. Es ginge also um den Zusammenschluss aller Verkehrsbetriebe in den verschiedenen Regionen, die gebildet wurden und über die man Karten und entsprechende Pläne besitzt. Der Betrieb würde we-

sentlich rationalisiert, der Einsatz von Personal könnte koordiniert werden; die Infrastruktur und das Wagenmaterial würden besser ausgelastet. Man könnte für jedes der verschiedenen Verkehrsmittel die gleichen Tarife ansetzen, die Fahrpläne besser aufeinander abstimmen. Der Betrieb würde rationeller, und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs – es geht ja um nichts anderes – würde gehoben. Es ist in keiner Weise etwa vorgesehen, dass die PTT ihren Autobetrieb aufgeben müssten. Es wäre natürlich unsinnig, die hervorragende Infrastruktur der PTT hier irgendwie zu tangieren.

Aber man kann diese Regionalisierung heute nicht durchführen, weil die Verkehrsmittel ganz unterschiedlichen Regimen unterstehen. Im Prinzip deckt bei den PTT-Autolinien der Bund die Defizite, das sind etwa 40 Millionen Franken im Jahr. Es gibt aber Ausnahmen; gewisse PTT-Linien werden von Kantonen und Gemeinden mitgetragen. Hier stellt sich übrigens ein Problem: Wenn dieser Antrag abgelehnt werden sollte, müssten wir wahrscheinlich auch das in Wiedererwägung ziehen. Das ist also die eine Gruppe; die andere wird von den konzessionierten Linien gebildet. Hier müssen die Kantone mitbezahlen. Auch bei den Privatbahnen bezahlen die Kantone einen Anteil. Ferner haben wir die Bundesbahnen, wo die Kantone nichts beitragen. Es ist also eine sehr grosse Vielfalt, die jede Zusammenarbeit, jede Regionalisierung und jede gemeinsame Unterstellung einfach unmöglich macht. Das ist natürlich auch ein wesentlicher Bestandteil innerhalb der Gesamtverkehrskonzeption. Wir glauben, dass wir das mit dem vorgeschlagenen Beschluss ermöglichen sollten.

**Präsident:** Wir stimmen ab über Artikel 3a, Postverkehrsgesetz. Die Kommissionsmehrheit beantragt Streichung, die Kommissionsminderheit beantragt Zustimmung zur Fassung des Bundesrates.

#### Abstimmung – Vote

Für den Streichungsantrag der Mehrheit	88 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	49 Stimmen

#### 815

**Inkrafttreten der Gesetze gemäss den Ziffern 811–814**  
**Entrée en vigueur des lois selon les chiffres 811–814**

#### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

#### Angenommen – Adopté

#### C

**Bundesbeschluss über die Genehmigung der Änderung des Bundesratsbeschlusses über die Bildung der Eisenbahntarife**

**Arrêté fédéral approuvant la modification de l'arrêté du Conseil fédéral sur la formation des tarifs des chemins de fer**

---

#### Antrag der Kommission

Eintreten

#### Antrag Muret

Nichteintreten

**Antrag Bratschi**

Rückweisung an den Bundesrat  
(mit dem Auftrag, die Frage nach Vorlage der Gesamtverkehrskonzeption neu zu überprüfen.)

**Proposition de la commission**

Entrer en matière

**Proposition Muret**

Ne pas entrer en matière

**Proposition Bratschi**

Renvoi au Conseil fédéral  
(en l'invitant à reconSIDérer le problème, une fois définie la conception globale des transports.)

**Président:** Herr Muret hat seinen Nichteintretensantrag bereits begründet. Herr Bratschi begründet seinen Rückweisungsantrag.

**Bratschi:** Als letzter Streiter in dieser Schlacht für den öffentlichen Verkehr versuche ich noch etwas zu retten und hoffe, das Sprichwort werde auf mich nicht zutreffen: Den Letzten beissen die Hunde. Ich bitte Sie, mich noch kurz anzuhören, weil es um etwas sehr Wichtiges geht, nämlich den Tarifbildungsbeschluss. Es geht hier um den Mindest-Kostendeckungsgrad für den Berufs- und Schülerverkehr. Das ist diejenige Sparmassnahme beim öffentlichen Verkehr, die auf Jahre hinaus die geringsten Auswirkungen finanzieller Art zeitigt. Es geht nämlich um 10 Millionen Franken pro Jahr. Im Vergleich zu den übrigen Ausgaben des Bundes in Milliardenhöhe kann man also von einem finanziellen «Federgewicht» sprechen. Um so schwerwiegender aber sind die Folgen dieses Beschlusses, falls er angenommen werden sollte. Ausgerechnet der Berufs- und Schülerverkehr soll um 13 Prozent – andere sprechen von 16 Prozent – verteuert werden. Damit trifft man eine Kategorie, die ein Verkehrsmittel unbedingt benützen muss, um den täglichen Pflichten nachzukommen. Für diese Kategorie der beruflichen Pendler und Schüler gibt es kein Ausweichen, höchstens jenes, das mehr als fragwürdig ist, nämlich das Ausweichen auf die Strasse. Haben wir nicht schon genug Mopeds auf der Strasse? Haben wir nicht schon genug Autobenutzer, die als Pendler unsere Strassen verstopfen und dazu alle Wohnquartiere «verparkieren»? Also verschärft man mit dieser Fiskalmassnahme einfach die Probleme des Vororts- und Nahverkehrs in unverantwortlicher Weise. Anstatt dass der Bund – wie im Ausland beispielsweise – die Städte hierin entlastet, mutet er ihnen mit den vorgesehenen Massnahmen den Bau eines noch grösseren Strassenverkehrsnetzes mit noch mehr Verkehrsanlagen, mit Verkehrssignalen und vermehrten Parkplätzen zu. Das, obwohl der Bund die grossen Benzinolleinnahmen – das muss auch einmal gesagt sein – mit den Kantonen zusammen für den Straßenbau beansprucht und die Städte ihrerseits das Nachsehen haben und den letzten Quadratmeter ihrer Gemeindestrassen selber berappen müssen. Kommt dazu, dass die vom Bundesrat angeführten Begründungen für seine Massnahmen leider nicht stichhaltig sind. Das Beispiel mit der Verdoppelung des Defizits der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn ist sehr schlecht gewählt. Diese Bahn – die SZB – hat erstens seit 1973 ausserordentlich hohe Abschreibungen zu bezahlen wegen der sehr grossen Investitionen. Diese Abschreibungen haben sich von 2,4 auf 4,5 Millionen pro Jahr erhöht. Im weiteren haben die Personalkosten bei dieser Bahn stark zugenommen, nicht zuletzt deswegen, weil sie das Personal der VBW – der Bern-Worb-Bahnen – übernommen hat. Die Personalausgaben sind von 7,9 auf 11 Millionen geklettert.

Dazu hat sich der Kostendeckungsgrad dieser Bahn seit 1970 in keiner Weise verschlechtert, betrug doch der Koeffizient im Jahre 1970 130 und 1975 137; er ist praktisch gleichgeblieben. Also sind die Schlussfolgerungen des Bundesrates nicht richtig. Die Verdoppelung des Defizits

bei der SZB hat andere Gründe, oder – um mit den Worten von Bundesrat Ritschard zu sprechen –: Herr Bundesrat, Ihre Argumentation ist halb richtig und halb falsch bei der SZB.

Was das andere anbetrifft, hat Frau Spiess ja schon sehr gut zugestochen. Die Behauptung des Bundesrates ist einfach unzutreffend, durch die Tariferhöhung im Berufs- und Schülerverkehr könne erreicht werden, dass sich die Innenstädte nicht weiter entvölkern. Es wird in diesem Saale doch wohl niemand glauben wollen, mit rund 10 Millionen Franken Erhöhung bei den Tarifen des Berufs- und Schülerverkehrs könne man eine siedlungspolitische Wirkung erzielen. Hiefür sind die Bodenpreise der Städte und damit die Mietzinse in den Städten doch viel zu hoch. Der Rückgang der Kernstädte wird deshalb weitergehen, mit der einzigen Folge, dass sich – wie eingangs erwähnt – die Strassen noch mehr mit motorisierten Pendlern der Agglomeration füllen werden. Noch einmal: Abwanderung der Pendler von der Bahn auf die Strasse, das ist die Folge einer Tariferhöhung im Berufs- und Schülerverkehr. Dass schliesslich bei einer Abwanderung auf die Strasse die Einnahmen der Bahnen nicht zunehmen, sondern das Gegenteil der Fall ist, liegt auf der Hand.

Warum beantrage ich dem Rat eine Rückweisung und nicht eine Streichung oder Ablehnung dieses Bundesbeschlusses? Einfach deshalb, weil in wenigen Monaten die Gesamtverkehrskonzeption erscheinen und diskutiert werden soll. Wenn Herr Nationalrat Hürlimann als Präsident der Kommission – es ist schade, dass er jetzt nicht im Saale ist – heute die Meinung hat, dass dieser Beschluss keinen Einfluss ausübe auf die Gesamtverkehrskonzeption, ist das seine Sache. Er darf diese Meinung haben; aber ob wir sie in diesem Rat dann teilen bezüglich Nahverkehr in den Städten, ist eine ganz andere Frage.

Ich glaube deshalb, man sollte warten, bis wir wissen, was uns dieser neue Generalverkehrsplan bringt und uns dann entschliessen, was wir auf diesem Tarifsektor vornehmen wollen. Der Bundesbeschluss kann uns dann immer noch vom Bundesrat unterbreitet werden. Wahrscheinlich genügt dann eine Beschränkung auf Artikel 6 des Bundesratsbeschlusses, weil damit die SBB die Möglichkeit auch beim Berufs- und Schülerverkehr erhalten würden, die Tarifkilometer nach kommerziellen Gesichtspunkten festzusetzen, statt wie bisher nach Effektivkilometern. Die starre Regelung mit dem 14fachen Preis nach Artikel 12 Absätze 1 und 2 würde damit hinfällig.

Wie Sie sehen, ist der Beschluss heute weder von der Sache her, wegen Fehlens der Gesamtverkehrskonzeption, noch in gesetzgeberischer Hinsicht wegen der Frage, ob überhaupt eine Änderung des Artikels 12 nötig ist, reif für den Entscheid des Parlamentes. Er ist finanziell gesehen ein Federgewicht, und es würde sich vielleicht doch gut machen, wenn in einer Hinsicht wenigstens dem öffentlichen Verkehr ein Entgegenkommen gezeigt würde. Das wäre hier bei der Befolgung meines Antrages der Fall. Darf ich Sie bitten, meinem Antrag zuzustimmen?

**Bundesrat Ritschard:** Ich habe nicht viel beizufügen. Sie haben in der Botschaft gesehen, dass dieser Berufs- und Schülerverkehr jetzt die Kosten zu 40 Prozent deckt. Er würde etwas erhöht, wobei man differenzieren würde, indem man die Schüler weniger stark belastet. Fast jeder zweite Reisende – es steht im Bericht – ist ein Pendler, und alle Pendler zusammen bringen der SBB etwa einen Zehntel aller Einnahmen. Einer Unternehmung, die heute 750 Millionen Defizit macht, fällt es eben ausserordentlich schwer, über die Tarife Sozialpolitik zu betreiben. Wir hätten geglaubt, dass es auch vom Markt her zu vertreten wäre, hier eine kleine Erhöhung vornehmen zu können.

**Abstimmung – Vote**

Für den Eintretensantrag der Kommission	75 Stimmen
Für den Nichteintretensantrag Muret	35 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	65 Stimmen
Für den Antrag Bratschi (Rückweisung)	56 Stimmen

<b>Titel und Ingress</b>	<i>Uebergangsbestimmungen und Inkrafttreten (Ziff. 824)</i>
<i>Antrag der Kommission</i>	<i>Abs. 3</i>
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates	Der geänderte Artikel 4 Absatz 1 tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1977 in Kraft
<b>Titre et préambule</b>	<i>Für den Rest: Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates</i>
<i>Proposition de la commission</i>	<i>Art. 1, art. 4 al. 1, art. 9 al. 1 et 3, art. 15 à 17</i>
Adhérer au projet du Conseil fédéral	<i>Dispositions transitoires et entrée en vigueur (ch. 824)</i>
<i>Angenommen – Adopté</i>	<i>Proposition de la commission</i>
<b>Art. 1 und 2</b>	<i>Art. 15 al. 1 let. d</i>
<i>Antrag der Kommission</i>	De l'imposition des poids lourds par les cantons
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates	<i>Dispositions transitoires et entrée en vigueur (ch. 824)</i>
<b>Art. 1 et 2</b>	<i>Al. 3</i>
<i>Proposition de la commission</i>	L'article 4, 1er alinéa, modifié, prend effet le 1er janvier 1977
Adhérer au projet du Conseil fédéral	<i>Pour le reste: Adhérer au projet du Conseil fédéral</i>
<i>Angenommen – Adopté</i>	<i>Angenommen – Adopté</i>
<b>Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble</b>	
Für Annahme des Beschlussentwurfs	77 Stimmen
Dagegen	49 Stimmen
<b>A</b>	<b>823</b>
<b>Bundesgesetz über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes</b>	<b>Bundesbeschluss über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen</b>
<b>Loi fédérale instituant des mesures pour équilibrer les finances fédérales</b>	<b>Arrêté fédéral concernant des contributions aux frais de suppression de passages à niveau ou l'adoption de mesures de sécurité</b>
Fortsetzung von Seite 257 hiervor	<b>Art. 3</b>
Suite de la page 257 ci-devant	<i>Antrag der Kommission</i>
	Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
	<i>Proposition de la commission</i>
	Adhérer au projet du Conseil fédéral
	<i>Angenommen – Adopté</i>
<b>821</b>	<b>Ziff. II</b>
<b>Bundesbeschluss über die Finanzierung der Nationalstrassen</b>	<b>Uebergangsbestimmungen</b>
<b>Arrêté fédéral concernant le financement des routes nationales</b>	<b>Ziff. III</b>
	<b>Referendum und Inkrafttreten</b>
<b>Art. 2</b>	<i>Antrag der Kommission</i>
<i>Antrag der Kommission</i>	Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates	<b>Ch. II</b>
	<b>Dispositions transitoires</b>
<i>Proposition de la commission</i>	<b>Ch. III</b>
Adhérer au projet du Conseil fédéral	<b>Référendum et entrée en vigueur</b>
<i>Angenommen – Adopté</i>	<i>Proposition de la commission</i>
	Adhérer au projet du Conseil fédéral
	<i>Angenommen – Adopté</i>
<b>822</b>	<i>Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble</i>
<b>Bundesbeschluss über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag</b>	Für Annahme des Gesetzentwurfs
<b>Arrêté fédéral concernant l'emploi de la part du produit des droits d'entrée sur les carburants destinée aux constructions routières</b>	81 Stimmen
	Dagegen
	15 Stimmen
<b>Art. 1, Art. 4 Abs. 1, Art. 9 Abs. 1 und 3, Art. 15 bis 17 Uebergangsbestimmungen und Inkrafttreten (Ziff. 824)</b>	<i>Hier wird die Beratung abgebrochen</i>
	<i>Ici le débat est interrompu</i>
<i>Antrag der Kommission</i>	<b>Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr</b>
<i>Art. 15 Abs. 1 Buchst. d</i>	<i>La séance est levée à 12 h 30</i>
der steuerlichen Belastung des Schwerverkehrs durch die Kantone.	

## **Finanzplan 1978-1980**

### **Plan financier 1978-1980**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	77.009
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	234-259
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 521