

Ich glaube ferner, dass eine vermehrte Propagierung der Vorteile der Bahn und ihrer Fahrvergünstigungen, und zwar nicht nur an den Anschlagstellen der Bahnhöfe, doch auf die Dauer Früchte tragen wird. Man kann sich fragen, wie Werbung wirkt. Ein Beispiel aus dem letzten Mitteilungsblatt der SBB: Es heisst da: «Der Oesterreichischen Bundesbahn ist es dank einer Werbekampagne und Tarifsonderaktionen gelungen, bei den Autozügen Wien-Innsbruck und Wien-Villach eine Verkehrssteigerung zum Vierfachen des Vorjahres herbeizuführen.» Ich glaube, dass sich auch bei uns noch verschiedenes machen liesse. Um die Bahnen zu popularisieren, schiene es mir auch am Platz, wenn – wie das in Oesterreich der Fall ist – Beschwerdestellen geschaffen würden, an welche sich Bahnkunden telefonisch oder schriftlich wenden können. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die vielen Leserbriefe in unseren Zeitungen. Damit ist es aber nicht getan. Viel wichtiger erschiene mir, wenn diese Stellen sich auch mit Vorschlägen und Anregungen zur Hebung der Attraktivität der Bahnen und des öffentlichen Verkehrs befassen würden.

Noch eine letzte Bemerkung: Ich schätze den Optimismus. Wenn er aber keine Grenzen kennt, sollte er auf die Realitäten zurückgeführt werden. So verstehe ich nicht, dass ausgerechnet jetzt wieder die Befürworter der Flussschiffahrt eine rege Werbetätigkeit entwickeln. Sie haben noch nicht gemerkt, dass für sie der Zug längst abgefahren ist. Bei rückläufigem, stagnierendem oder eventuell in Zukunft wieder leicht zunehmendem Güterverkehr, im Zusammenhang auch mit der erwünschten Bevölkerungsstabilisierung, sollte man doch endlich einsehen, dass da nichts mehr zu holen ist, vor allem nicht in Konkurrenz zu den Bahnen, deren Defizite schliesslich durch die öffentliche Hand getragen werden müssen.

Wir wollen die Hoffnung nicht aufgeben, dass für unsere Bahnen auch wieder bessere Zeiten kommen werden, und wir haben alle viele Möglichkeiten, unseren Teil dazu beizutragen.

**M. Aubert:** Le groupe libéral et évangélique m'a chargé de vous faire quelques observations.

La première remarque tient à l'ampleur du déficit présumé pour 1976. Pour en avoir une idée exacte, on ne peut pas se contenter de lire le budget des pertes et profits, on doit aussi considérer le budget des constructions, qui tient lieu, en quelque sorte, de budget extraordinaire. C'est dire qu'aux 800 millions de déficit du premier compte, il faut ajouter la différence entre les investissements prévus et les amortissements déjà opérés, c'est-à-dire environ 500 millions. De 800 millions, nous passons donc à 1 milliard 300 millions. Pour avoir une vue plus juste encore de la situation probable des Chemins de fer fédéraux à la fin de l'année prochaine, il faut se rappeler que la Confédération paie une indemnité pour des prestations d'intérêt général d'environ 200 millions, ce qui nous amène à 1,5 milliard. Enfin, pour compléter le tableau, vous aurez égard au fait que le capital de dotation de 800 millions, que la Confédération a remis aux Chemins de fer fédéraux, ne porte plus d'intérêt depuis longtemps, ce qui représente une moins-value supplémentaire de 50 millions. Nous ne sommes donc pas loin de 1 milliard 600 millions de francs.

On peut aussi présenter les choses par un autre bout et dire qu'à supposer – ce qui, d'ailleurs, n'arrive jamais exactement – que les prévisions du budget se réalisent, nous dépenserons, en 1976, plus de 3 milliards 700 millions de francs et que nous en encaisserons moins de 2 milliards 200 millions.

Cet abîme entre les dépenses et les recettes tient à deux raisons principales. Tout d'abord, la conjoncture défavorable aura pour conséquence qu'en comparaison des recettes présumées de 1975, les CFF encaisseront 500 millions de francs de moins en 1976, à savoir 100 millions de moins pour le trafic des voyageurs et 400 millions de moins pour le trafic des marchandises. Les causes de ce recul sont nombreuses; il s'agit surtout de la récession

économique de notre pays et de l'appréciation excessive du franc suisse. Mais, à côté de ces 500 millions dus à la conjoncture, il y a 1 milliard de francs qui sont imputables à la structure même des Chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire au fait qu'ils sont un service public chargé de tâches peu rémunératrices.

J'en viens maintenant à la deuxième remarque: que faire devant une telle situation? A mon sens, il y a quatre attitudes possibles: deux solutions que j'appellerai intérieures à l'entreprise et deux solutions extérieures. Les premières consistent à accroître les ressources des CFF ou à en réduire les charges. Les secondes sont le recours à l'emprunt et le recours à l'impôt. J'aimerais revoir brièvement ces quatre solutions.

Premièrement. Pouvons-nous accroître les ressources des Chemins de fer fédéraux? En d'autres termes: pouvons-nous modifier le tarif, augmenter les taxes? Si les CFF avaient un monopole, je n'hésiterais pas à plaider l'augmentation de ces taxes, comme on peut le faire pour les PTT. Mais ce monopole n'existe pas. Les CFF ont des concurrents redoutables qui, eux, n'ont pas à assumer les mêmes charges. La question s'est posée récemment pour le tarif des voyageurs et la Commission des Chemins de fer fédéraux en a longuement délibéré dans la séance qu'elle a tenue à Coire au mois d'août. Elle a convenu qu'il était vain d'augmenter le tarif et, pour une fois, elle a eu la satisfaction de constater que le Conseil d'administration des CFF et, pour finir, la Direction générale de la même entreprise avaient la même opinion. Augmenter le tarif n'aurait pas d'autre effet que de réduire l'utilisation de nos trains. Est-ce cela que nous voulons?

La deuxième solution intérieure, c'est la réduction des charges. Comme on le sait, on peut toujours trouver à faire quelques économies. M. Teuscher relevait tout à l'heure qu'une commission cherche, poste par poste, où l'on peut épargner quelque chose. Mais ce sont là des détails. Nous devons voir la situation d'une manière générale. Nous avons un bel instrument ferroviaire, un des plus beaux du monde. Allons-nous commencer à le rétrécir, renoncer aux adaptations nécessaires, supprimer des trains, arracher des lignes? Est-ce cela que nous voulons? A cela s'ajoute une raison que nous voulons temporaire, celle du marché du travail. En ajournant les investissements, en diminuant les dépenses de fonctionnement, ce sont des postes de travail que nous supprimons. Le calcul est vite fait: par le renvoi de 3000 personnes, on peut faire 100 millions d'économie. Cela aussi, le voulons-nous?

Nous serons donc bien obligés de passer aux solutions extérieures.

Pour ce qui est de l'emprunt. Il convient aux moins-values qu'on peut attribuer à la conjoncture, car il est permis d'espérer qu'un jour les Chemins de fer fédéraux, retrouvant un trafic plus intense, auront les ressources supplémentaires qu'il faut pour payer l'amortissement de leurs dettes. Mais, s'il s'agit de couvrir un déficit structurel, nous n'éviterons pas de recourir à l'impôt. Je n'ai pas la prétention ici de vous dire de quel impôt il s'agira. S'agira-t-il d'une modification générale des impôts, par exemple de l'introduction de la taxe à la valeur ajoutée, ou de l'augmentation de l'impôt direct? Ne s'agira-t-il pas plutôt, un jour, de supprimer l'affectation du produit des droits d'entrée sur les carburants, qui est prévue aujourd'hui à l'article 36ter de la constitution? Nous n'étudierons pas un débat pénible et hargneux sur l'article 36ter. En tout cas, nous ne pouvons plus raisonner en termes de rentabilité, nous ne pouvons plus parler le langage de l'économie commerciale. Nous devons comprendre que les CFF ont une structure de service public et nous devons en tirer les conclusions qui s'imposent.

J'ai une troisième remarque à faire. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'envisager la révision de la loi fédérale de 1944 sur les Chemins de fer fédéraux. J'ai un peu hésité avant de soutenir cet énorme déficit et j'ai voulu voir si la loi de 1944 nous autorisait à nous en accommoder. Je pense notamment à l'article 3, 1er et 2e alinéas, ainsi qu'à

l'article 4, 2e alinéa. Je crois, toute réflexion faite, après avoir consulté les débats parlementaires de 1944, qu'en interprétant les textes dans les limites de ce qui est permis, nous pouvons admettre le déficit des Chemins de fer fédéraux. Il n'en demeure pas moins que l'esprit dans lequel cette loi a été adoptée en 1944 n'est plus celui qui règne aujourd'hui dans cette salle. Nos parents, pour certains d'entre vous nos grands-parents, n'avaient pas prévu le développement de l'automobile.

J'ai encore une dernière question à poser, qui concerne l'article 4, 3e alinéa. Vous savez de quoi il s'agit. La création d'une nouvelle ligne se fait par un arrêté fédéral de portée générale soumis à référendum. La suppression d'une ligne existante se fait par un arrêté fédéral simple. Je me demande si cette dissymétrie est normale. Il me semble que la suppression de lignes, elle aussi, est un acte politiquement grave, auquel le peuple suisse doit pouvoir s'associer.

J'arrive maintenant à ma conclusion. Si vous votez, comme je vous le recommande, le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1976, vous accomplissez, cette fois-ci, un acte politique. Vous votez pour le service public contre l'entreprise commerciale. Vous votez pour l'intérêt général contre ce que la loi appelle les principes d'une saine économie. Vous admettez que les contribuables et l'ensemble des citoyens paient pour qu'une partie du trafic au moins continue à rouler sur des rails.

**Oehler:** Ich habe mir gestattet, das SBB-Budget unter regionalpolitischen Gesichtspunkten zu untersuchen und dies in Zusammenhang mit einer Auskunft der Generaldirektion der SBB zu stellen, wonach im Kanton St. Gallen in den nächsten fünf Jahren 100 Millionen Franken investiert werden sollen. Das ist die Ausgangslage meiner Darlegungen.

Wenn wir das Budget untersuchen, dann können wir die Bauaufwendungen der SBB im kommenden Jahr exakt auf die drei SBB-Kreise aufteilen; weil der Kreis III der SBB die Kantone Graubünden, Glarus, St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen und Zürich sowie Teile von Aargau und Schwyz umfasst, ist es naheliegend, dass man zu erfahren interessiert ist, wie sich die kreisinterne Verteilung zeigt. Im Kreis III werden im kommenden Jahr rund 223 Millionen Franken an Bauinvestitionen ausgegeben, das entspricht rund 43,9 Prozent aller Bauaufwendungen der SBB im Jahre 1976. Auf den Kanton Zürich allein entfallen davon 188,65 Millionen, wobei Zürich-Kloten mit 51, der Rangierbahnhof Limmattal mit 41 und der Schnellgutstambahnstation Zürich-Altstetten mit 18,1 Millionen an der Spitze stehen. Im Unterschied dazu reicht es für Bauinvestitionen im Kanton St. Gallen (von diesen rund 223 Millionen) lediglich nochmals zu 8,69 Millionen, was 3,9 Prozent aller Investitionen entspricht. Vergleichen wir diese Zahlen mit dem gesamtschweizerischen Ausgabenplafond der SBB, dann ergibt sich eine weitere Schlechterstellung meiner Region, und zwar deswegen, weil von allen Geldern, die da ausgegeben werden, noch ganze 1,7 Prozent auf den Kanton St. Gallen entfallen. Ich bin der Auffassung, dass diese Zurückstellung und diese Zurückhaltung meiner Region gegenüber nun einmal aufhören sollte. Ich anerkenne andererseits, dass beispielsweise die Ausgaben in bezug auf den Kanton Zürich im kommenden Jahr und möglicherweise auch im Jahre 1977 deswegen derart gross anfallen, weil in den vergangenen Jahren grosse Werke begonnen wurden, die nun zu Ende geführt werden müssen. Ich erinnere Sie aber daran, dass man seit bald 55 Jahren über die Sanierung der Strecke St. Gallen-Rohrschach spricht – wir haben uns darüber in diesem und im vergangenen Jahr bereits zweimal unterhalten. Auf der anderen Seite möchte ich aber auch daran erinnern, dass man den beiden SBB-Kommissionen unserer Räte im August 1975 in Buchs versprochen hat, mit dem Bau des Bahnhofsbuchs in diesem Herbst zu beginnen. Er wurde nun auf unbestimmte Zeit verschoben, weil dem Vernehmen nach einfach die Gelder fehlen sollen. Für uns ist es unverständ-

lich, dass, wenn man anderswo 200 Millionen in einem Jahr ausgibt, dann nicht eine dringende Sanierung begonnen werden kann, wobei in einem Jahr nur eine Million anfallen würde. Ich erinnere auch daran, dass man beispielsweise im zweiten Grenzbahnhof in der Ostschweiz, in St. Margrethen, den ganzen Bahnhofbetrieb noch «von Hand» betreibt, im weiteren die Weichen jeden Morgen «von Hand» aufgewärmt werden müssen und auch in diesem und im kommenden Jahr keine Mittel für eine Sanierung dieser Verhältnisse zur Verfügung gestellt werden, und die Verkehrssicherheit in dieser Region nur noch aufrecht erhalten wird, weil die SBB-Beamten dafür Gewähr bieten.

Die Region Ostschweiz hätte verschiedene andere Bauprojekte, die man jetzt oder im kommenden Jahr in Angriff nehmen könnte. Deswegen sind wir enttäuscht, weil wir einmal mehr zurückgestellt werden. Meiner Ansicht nach wird der Leitlinie, wie sie in CK 73 angehoben und in die Wege geleitet werden sollte, nicht nachgelebt, wenn man eine ganze Region zweit- oder sogar drittklassig behandelt. Das betrifft auch die Angelegenheit Schleife Sargans, und es betrifft auch alle anderen Bauinvestitionen, die in der Region Ostschweiz getätigt werden sollten. Wenn wir mitberücksichtigen, dass der Kanton St. Gallen 230 km oder 7,3 Prozent der SBB-Linien hat, im weiteren in der Region Ostschweiz einige weitere hundert Kilometer von der SBB betrieben, im Unterschied aber zu anderen Regionen keine Investitionen getätigt werden, dann bin ich der Auffassung, dass man mindestens im übernächsten Jahr einen gewissen Nachholbedarf decken muss. Ich danke dem Vorsteher des Departements, wenn er uns hier positive Auskünfte geben könnte.

**Cavelty:** Die Botschaft macht vor allem die Konjunkturlage für den alarmierenden Fehlbetrag der SBB verantwortlich. Meine erste Frage geht dahin, inwiefern und in welchem Ausmass die rückläufige Nachfrage im Bereich der SBB als Folge der Konkurrenzierung durch die Strassen mitbedingt ist. Es fragt sich in diesem Zusammenhang, ob annähernde Wettbewerbsneutralität zwischen Strasse und Bahn herrscht. Kann der Bundesrat aufgrund der Vorarbeiten zur Gesamtverkehrskonzeption darauf bereits eine Antwort geben?

Ein zweiter Punkt. Einem Vorbericht der Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption ist zu entnehmen, dass die Achse Genf-Bodensee, das sogenannte Mittelland, vor allem durch die Eisenbahn, das Berggebiet jedoch prioritär durch den Strassenbau besser erschlossen werden soll. Ich frage mich, ob die Defizite der SBB, die zu einem wesentlichen Teil auf den Berufsverkehr in den Agglomerationen zurückgehen, ob diese alarmierenden Defizite die Bundesfinanzen nicht dermassen beanspruchen, dass es zu untragbaren Einsparungen bei den Strassenausgaben im Berggebiet kommen könnte. In diesem Zusammenhang gilt die Überlegung, dass die gesamten Ausgaben für den Verkehr in Relation zu anderen Staatsausgaben gesetzt werden, und dass es dann zu einer Umstrukturierung in Richtung Eisenbahn und dementsprechend zu einer Benachteiligung des Berggebietes kommen könnte.

Ein letzter Punkt. Aufgrund des abgeflachten Trends im wirtschaftlichen Wachstum und auch wegen der mengenmässig sinkenden Bedeutung des Transitverkehrs stellt sich die Frage, ob der Bau des Gotthard-Basistunnels immer noch notwendig und gerechtfertigt sei. In diesem Zusammenhang darf auch auf die politische Entwicklung in Italien hingewiesen werden.

Frage an den Bundesrat: Wäre es nicht angebracht, das Projekt Gotthard-Basistunnel auch aufgrund dieser neuen Entwicklungstrends nochmals unter die Lupe zu nehmen?

**Müller-Zürich:** Trotz dem Defizit der Eidgenossenschaft und der zunehmenden Verschuldung der Bundeskasse beantrage ich Ihnen, die SBB-Budgetbotschaft des Bundesrates für das kommende Jahr zu genehmigen und dem Entwurf zum Bundesbeschluss zuzustimmen. Es ist zwar