

Bundesblatt

Bern, den 28. August 1970 122. Jahrgang Band II

Nr. 34

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 40.– im Jahr, Fr. 23.– im Halbjahr, Ausland Fr. 52.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschmattstrasse 36, 6000 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10654

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Unterstützung konzessionierter Eisenbahnen, Schifffahrtsunternehmen und Strassentransportdienste

(Vom 12. August 1970)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Durch die Bundesbeschlüsse vom 17. Dezember 1958 (BBl 1958 II 1700), vom 19. September 1963 (BBl 1963 II 845) und vom 1. März 1967 (BBl 1967 I 618) über die Bewilligung von Krediten «zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmen» wurden für die im siebenten Abschnitt und in Artikel 95 Absätze 1 und 2 des Eisenbahngesetzes (EG) vom 20. Dezember 1957 (AS 1958 335) vorgesehenen Massnahmen Kredite von zweimal 120 Millionen Franken und einmal 150 Millionen Franken, zusammen also 390 Millionen Franken, bereitgestellt. Da die Mittel des dritten Rahmenkredites im Laufe dieses Jahres ausgeschöpft sein werden und es sich bei den in Frage stehenden Massnahmen um dauernde finanzielle Hilfeleistungen des Bundes für den öffentlichen Verkehr handelt, ist die Bereitstellung eines weiteren Kredites erforderlich.

I. Bedeutung des Eisenbahngesetzes für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs und für die Kantone

Seit Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes auf 1. Juli 1958 sind rund zwölf Jahre vergangen. Wohl werden in absehbarer Zeit die inzwischen gesammelten Erfahrungen und die im Verkehrssektor eingetretene Entwicklung weitere Revisionen einzelner Bestimmungen notwendig machen. Gesamthaft betrachtet darf aber festgestellt werden, dass sich insbesondere die im sechsten und siebenten Abschnitt des Eisenbahngesetzes enthaltenen Massnahmen bewährt und die Existenzgrundlagen der Bahnunternehmen des allgemeinen Verkehrs konsolidiert haben. Das Eisenbahngesetz darf heute noch als ein modernes Gesetzeswerk bezeichnet werden und findet auch in ausländischen

Verkehrskreisen immer wieder Anerkennung. Verschiedene Kantone haben es durch kantonale Einführungsgesetze in vorbildlicher Weise ergänzt.

Die im Eisenbahngesetz enthaltenen Hilfeleistungsmassnahmen finden ihre Begründung in der Tatsache, dass die meisten Privatbahnen entweder vorwiegend wirtschaftlich schwächere und abgelegene Regionen oder Agglomerationen bedienen, die ihnen keine ausreichende Ertragsgrundlage bieten, im Gegensatz zu den Schweizerischen Bundesbahnen, die neben schwächeren auch die Haupt- und Transitlinien unseres Eisenbahnnetzes betreiben und daher eher in der Lage sind, durch inneren Lastenausgleich einen technisch und ökonomisch gesunden Verkehrsapparat aufrechtzuerhalten. Aus dieser Situation heraus müssen die Hilfeleistungen beurteilt werden. Ihre Zielsetzung ist überwiegend volkswirtschaftlicher und strukturpolitischer Art.

Aus der Tabelle 1 ist ersichtlich, dass das Verhältnis zwischen Bundes- und Privatbahnstrecken in den einzelnen Kantonen sehr verschieden ist.

Tabelle 1

Eigentümlängen der schweizerischen Normal- und Schmalspurbahnen nach Kantonen, aufgliederung nach Privat- und Bundesbahnen.

Stand Ende 1968

Reihenfolge der Kantone nach der Grösse des Privatbahnanteils

Kantone	Privatbahnen				SBB				Total km
	N	S	Zusammen		N	S	Zusammen		
			km	%			km	%	
AR	11,4	33,2	44,6	100,0	—	—	—	—	44,6
AI	—	19,7	19,7	100,0	—	—	—	—	19,7
GR	—	402,4	402,4	95,4	19,6	—	19,6	4,6	422,0
NW	—	16,4	16,4	84,5	—	3,0	3,0	15,5	19,4
BE	336,6	232,0	568,6	58,5	370,0	33,9	403,9	41,5	972,5
VS	56,7	128,1	184,8	58,3	132,4	—	132,4	41,7	317,2
VD	24,3	205,9	230,2	46,6	263,3	—	263,3	53,4	493,5
FR	43,8	57,8	101,6	44,6	126,1	—	126,1	55,4	227,7
SZ	39,4	—	39,4	38,3	63,5	—	63,5	61,7	102,9
UR	—	30,6	30,6	36,0	54,4	—	54,4	64,0	85,0
SO	28,7	16,7	45,4	35,4	82,7	—	82,7	64,6	128,1
BL	2,9	21,3	24,2	32,4	50,5	—	50,5	67,6	74,7
NE	20,5	27,4	47,9	29,8	112,9	—	112,9	70,2	160,8
TG	45,4	16,6	62,0	29,7	146,6	—	146,6	70,3	208,6
TI	—	60,2	60,2	27,3	160,0	—	160,0	72,7	220,2
GL	—	13,9	13,9	26,0	39,6	—	39,6	74,0	53,5
OW	—	8,2	8,2	21,5	—	29,9	29,9	78,5	38,1
SG	44,4	17,5	61,9	21,2	230,1	—	230,1	78,8	292,0

Kantone	Privatbahnen				SBB				Total km
	N	S	Zusammen		N	S	Zusammen		
			km	%			km	%	
BS	2,0	1,1	3,1	18,8	13,4	–	13,4	81,2	16,5
LU	32,8	–	32,8	17,6	147,1	6,7	153,8	82,4	186,6
AG	8,2	41,3	49,5	14,4	295,2	–	295,2	85,6	144,7
ZH	33,0	16,5	49,5	10,2	434,1	–	434,1	89,8	483,6
ZG	–	–	–	–	44,7	–	44,7	100,0	44,7
GE	–	–	–	–	35,8	–	35,8	100,0	35,8
SH	–	–	–	–	13,0	–	13,0	100,0	13,0
Schweiz	730,1	1366,8	2096,9	41,9	2835,0	73,5	2908,5	58,1	5005,4

N = Normalspur S = Schmalspur

Aus der Tabelle 2 geht die unterschiedliche finanzielle Belastung hervor, die den Kantonen aus der ungleichen Verteilung von Staats- und Privatbahnnetz erwächst.

Tabelle 2

Leistungen des Bundes und der einzelnen Kantone gemäss den Artikeln 56 und 58 des Eisenbahngesetzes seit dessen Inkrafttreten am 1. Juli 1958 pro Kopf der Bevölkerung auf Grund der Volkszählungsergebnisse 1960 (Stand Ende 1969, inkl. Defizitdeckung 1968)

Kanton	Franken pro Kopf der Be- völkerung	Kanton	Franken pro Kopf der Be- völkerung
Appenzell-Innerrhoden	147	Basel-Land	27
Graubünden	108	St. Gallen	22
Appenzell-Ausserrhoden	88	Tessin	21
Bern	88	Zürich	20
Neuenburg	72	Schaffhausen	19
Freiburg	69	Obwalden	18
Aargau	66	Luzern	15
Waadt	56	Zug	9
Wallis	52	Basel-Stadt	7
Thurgau	42	Genf	4
Solothurn	41	Schwyz ¹⁾	0
Nidwalden	38	Kantone im Durchschnitt ²⁾	44
Glarus	37	Bund ³⁾	57
Uri	35		

¹⁾ Mit dem vom Souverän in der kantonalen Volksabstimmung vom 7. Dez. 1969 bewilligten Kantonsbeitrag von 1 425 375 Fr. an die vorgesehene Investitionshilfe der Südostbahn wird der Pro-Kopf-Betrag auf 18 Fr. ansteigen.

²⁾ Total aller Kantonsleistungen gemessen an der schweizerischen Gesamtbevölkerung.

³⁾ Total der Bundesleistungen gemessen an der schweizerischen Gesamtbevölkerung.

II. Überblick über die Verwendung der bisherigen Rahmenkredite

Auf Grund des siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes kann sich der Bund an den Kosten für technische Verbesserungen konzessionierter Bahnunternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung sind (Art. 56 EG), oder an den Kosten der Umstellung auf einen Strassentransportdienst (Art. 57 EG) beteiligen. Notleidenden Bahnunternehmungen kann der Bund eine Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 EG) gewähren. Diese Massnahmen setzen indessen die Mitwirkung der Kantone voraus. Die Beiträge der Kantone sind nach ihrer Finanzkraft und den Lasten, die ihnen aus bundesrechtlich geregelter Hilfe an konzessionierte Bahnunternehmungen erwachsen, abzustufen (Art. 60 EG). Hilfeleistungen bei Naturschäden (Art. 59 EG) übernimmt der Bund dagegen allein.

Die erwähnten Bestimmungen ermächtigen den Bund zur Durchführung der verschiedenen Förderungs- und Hilfeleistungsmassnahmen, verpflichten ihn aber nicht dazu. Der Bundesrat darf daher keine Leistungen gewähren, bevor die eidgenössischen Räte die Mittel in Form eines als Globalbetrag zu verzeichnenden Rahmenkredites bewilligt haben.

Tabelle 3 weist auf Ende 1969 nach, unter welchen Titeln die Mittel der bisherigen Rahmenkredite gesprochen wurden.

Tabelle 3

Bundesleistungen gemäss den Artikeln 56, 57, 58 und 59 des Eisenbahngesetzes seit Inkrafttreten

Jahr	Zusicherungen		Aufwendungen		Bundestotal Fr.
	Art. 56 Fr.	Art. 57 Fr.	Art. 58 ¹⁾ Fr.	Art. 59 Fr.	
1958	—	—	2 047 117 ²⁾	—	2 047 117
1959	—	—	5 876 391	—	5 876 391
1960	4 810 000	—	4 156 710	150 000	9 116 710
1961	32 800 000	—	5 102 854	—	37 902 854
1962	17 690 000	—	7 672 749	—	25 362 749
1963	9 300 000	—	11 585 595	—	20 885 595
1964	10 490 000	—	16 108 131	—	26 598 131
1965	32 996 000	4 233 300	17 929 242	—	55 158 542
1966	13 915 000	2 600 000	20 249 634	—	36 764 634
1967	12 474 763	4 213 000	22 889 600	—	39 577 363
1968	26 027 500	—	21 779 552	150 000	27 957 052
1969	12 850 800	—	*	—	12 850 800 ³⁾
	173 354 063	11 046 300	135 397 575	300 000	320 097 938
	= 54,1 %	= 3,5 %	= 42,3 %	= 0,1 %	= 100 %

¹⁾ Die Beiträge zur Aufrechterhaltung des Betriebes (sog. Defizitdeckungsbeiträge) sind jenen Jahren zugerechnet, in denen das betreffende Defizit entstand (Beispiel: Die 1969 ausbezahlten Beträge werden 1968 ausgewiesen).

²⁾ Nur 2. Semester.

³⁾ Ohne die noch nicht ermittelten Defizitdeckungsbeiträge 1969.

Von den bisher zur Verfügung gestellten 390 Millionen Franken waren Ende 1969 320,1 Millionen Franken ausbezahlt oder fest zugesichert. Weitere (54 Millionen Franken werden die Hilfeleistungen im laufenden Jahr erfordern rd. 31 Mioe. Fr. für die Investitionshilfe, 1 Mio. Fr. für die Umstellungshilfe und 22 Mio. Fr. für die Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes). Damit verbleibt ein Kredit von 15,9 Millionen Franken. Ein weiterer Rahmenkredit wird daher unerlässlich.

a. Technische Verbesserungen (Art. 56 EG)

Bis zum 31. Dezember 1969 ergaben sich folgende Aufwendungen:

	Franken	Prozent
Bund	173 354 063	52,3
Kantone	158 382 145	47,7
Zusammen	331 736 208	100,0

Der technische Nachholbedarf der Bahnen ist vor allem dadurch entstanden, dass viele Bahnunternehmungen die Abschreibungen während Jahren nicht herauszuwirtschaften vermochten und dass die öffentliche Hand diese Substanzverluste nicht ausgeglichen hat.

Die bisher von Bund und Kantonen für technische Verbesserungen aufgebrauchten Mittel wurden wie folgt verwendet (Stand Ende 1969):

	Franken	Prozent
1. Rollmaterial	194 001 031	58,5
2. Oberbau (Gleise usw.)	33 437 300	10,1
3. Fernmelde- und Sicherungsanlagen	26 840 570	8,1
4. Hochbau und feste Einrichtungen (Depots und Werkstätten)	21 995 950	6,6
5. Unterbau (Brücken usw.)	21 422 920	6,4
6. Schiffe und Standseilbahnen	14 500 000	4,4
7. Trennung Schiene/Strasse	10 670 000	3,2
8. Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	8 868 437	2,7
Insgesamt	331 736 208	100,0

Artikel 56 des Eisenbahngesetzes setzt voraus, dass durch die Investitionen die Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich gehoben werden kann. Bei den Bahnen stellen sich jedoch Bauaufgaben, an die nicht ohne weiteres der Massstab der Rendite gelegt werden kann. Das Problem der Baufinanzierung ist bei den Bahnen überhaupt sehr komplex. Die Nutzungsdauer der Anlagen beträgt in der Regel mindestens 25 Jahre, doch entwerten Preissteigerungen die verfügbaren Abschreibungsmittel, da vom ursprünglichen Anschaffungs- und Erstellungswert abgeschrieben wird. Deshalb reichen Abschreibungsmittel bei weitem nicht aus, um auch nur den Ersatz und die Erneuerung der Anlagen und des Rollmaterials sicherzustellen.

Die Hilfeleistung kann in Form von Beiträgen oder Darlehen erfolgen. Die Vollziehungsverordnung vom 19. Dezember 1958 sieht in Artikel 10 Absatz 4 ferner auch Beteiligungen am Gesellschaftskapital vor, wodurch die öffentliche Hand ein Mitspracherecht in den Organen der Bahnunternehmung erhält. Darlehen werden nur gewährt, wenn sie voraussichtlich verzinst und zurückbezahlt werden können. Sie sind in der Regel variabel und nicht kumulativ verzinslich. Seit 1964 wird häufig auch die Form der bedingt rückzahlbaren Subvention gewählt. Dies deshalb, weil bei einer defizitären Bahn, die Investitionshilfe erhalten hat, die Abschreibungen unter Umständen höher sein können als die reinvestierten Mittel. In einem solchen Fall hätte die Bahn die entstandene Differenz selbst bei einem defizitären Betriebsergebnis zurückzubezahlen.

*Form der Investitionshilfe für die bisher abgeschlossenen Vereinbarungen
(1960–1969):*

	Franken	Prozent
Beteiligung am Aktienkapital	139 950 000	42,2
Bedingt rückzahlbare Subventionen	96 221 208	29,0
Darlehen	48 225 000	14,5
Nicht rückzahlbare Beiträge	47 340 000	14,3
Zusammen	331 736 208	100,0

b. Umstellung des Betriebes (Art. 57 EG)

Seit Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes wurden sieben Vereinbarungen nach Artikel 57 des Eisenbahngesetzes abgeschlossen. Es betrifft dies folgende Bahnunternehmungen, die ganz oder teilweise auf einen Strassentransportdienst umgestellt wurden:

Unternehmung	Strecke	Umstellungsdatum
Cie des Transports publics de la région Lausannoise (TL)	Lausanne–Mézières (–Moudon)	3. 3. 1963
Strassenbahn Schaffhausen–Schleitheim (StSS)	Lausanne–Savigny Schaffhausen–Schleitheim	1. 10. 1964
Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART)	Ponte Brolla–Bignasco (Valle-Maggia-Linie)	29. 11. 1966
Leuk–Leukerbad-Bahn (LLB)	Leuk–Leukerbad	28. 5. 1967
Sernftalbahn (SeTB)	Schwanden–Elm	1. 6. 1969
Chemins de fer Electriques Veveysans (CEV)	Vevey–Châtel–St-Denis	1. 6. 1969
Chemin de fer Lausanne–Echallens–Bercher (LEB)	Lausanne–Bercher (nur Gütertransporte)	31. 5. 1970

Auf dem Verzeichnis der von Professor O. Angehrn präsierten Kommission für die Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmungen stehen ausserdem folgende Bahnlinien:

Schmalspur

Aigle–Ollon–Monthey–Champéry	AOMC
Aigle–Sépey–Diablerets	ASD
Biel–Täuffelen–Ins	BTI
Frauenfeld–Wil	FW
Glovelier–Saignelégier	CJ
Nyon–St.-Cergue–La Cure	NStCM
Palézieux–Bulle–Montbovon	GFM
Zweisimmen–Lenk	MOB

Normalspur

Huttwil–Eriswil	VHB
Sumiswald–Wasen im Emmental	VHB

Eine Betriebsumstellung stösst jedoch in der betroffenen Region häufig auf politischen Widerstand. Die teurere, qualitativ aber bessere Bahnlösung lässt sich nur vertreten, wenn damit eindeutige regionalwirtschaftliche Vorteile verbunden sind. Die Förderung wirtschaftlich schwacher Regionen gehört zu den Zielen der Wirtschafts- und folglich auch der Verkehrspolitik von Bund und Kantonen.

c. Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 EG)

Als Folge der Tarifierhöhungen und des zunehmenden Verkehrs steigen zwar die Verkehrserträge, doch vermag die Ertragszunahme der Entwicklung des Betriebsaufwandes nicht mehr zu folgen. Obschon bei den Privatbahnen als öffentlichen Dienstleistungsbetrieben eine rein kommerzielle Betriebsführung nicht möglich ist, muss dieser ungünstigen Entwicklung entgegengewirkt werden. Artikel 58 des Eisenbahngesetzes verlangt, dass die Bahnen alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Massnahmen treffen, um ihre finanzielle Lage zu verbessern. Steigende Defizite dürfen das betriebswirtschaftliche Denken nicht lähmen. Alle Möglichkeiten, die Kosten zu senken, müssen ausgeschöpft werden. Positive Wirkungen haben die mit öffentlicher Hilfe getätigten Investitionen, nahm doch die in Verkehrseinheiten pro Arbeitskraft gemessene Produktivität des Privatbahnpersonals von 1958 bis 1968 um 30 Prozent zu. Es ist allerdings nicht zu übersehen, dass den durch bessere technische Einrichtungen ermöglichten Einsparungen auf dem Personalsektor Mehraufwendungen infolge stark ansteigender Abschreibungen gegenüberstehen, da, wie erwähnt, der Anschaffungswert neuer Anlagen meistens um ein Mehrfaches über dem seinerzeitigen Anschaffungswert der ersetzten Objekte liegt. Die Abschreibungen stiegen von 17,9 Millionen Franken im Jahre 1958 auf 32,505 Millionen Franken im Jahre 1968.

Weitere Möglichkeiten, die Kosten zu senken, sind in einer vermehrten Zusammenlegung und Rationalisierung des Rollmaterialunterhalts, in der Schaffung von Buchungszentralen sowie in der Selbstabfertigung der Fahrgäste, insbesondere bei Vorortsbahnen zu erblicken. Das Eidgenössische Amt

für Verkehr wird in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Kantonen dem Zustandekommen regionaler Gruppierungen und der Bildung von Tarifgemeinschaften im Bereich der Agglomerationen (Verkehrsverbund) in Zukunft noch grössere Aufmerksamkeit schenken. Indessen ist nicht zu übersehen, dass beim personalintensiven Bahnbetrieb die steigenden Personalkosten nicht allein durch Kostensenkungen aufgefangen werden können. Eine Korrektur sollte auch von der Einnahmenseite her erfolgen können. Man muss sich aber bei der oft erhobenen Forderung nach Rentabilität des öffentlichen Verkehrs vor Fehlbeurteilungen hüten. Allgemeine Tarifierhöhungen treffen gerade diejenigen Benützer am meisten, die notwendig auf diese Verkehrsmittel angewiesen sind – Alte, Behinderte, Arme, Kinder –, während andere auf individuelle Transportmittel ausweichen können. Die Folge ist dann, dass der Ausnützungsgrad der öffentlichen Transportmittel verkleinert und die Situation auf den Strassen noch verschlimmert wird.

d. Hilfe bei Naturschäden (Art. 59 EG)

Diese Hilfe, welche ohne Kantonsbeteiligung gewährt wird, wurde bisher nur in zwei Fällen ausgerichtet: an die Furka-Oberalp-Bahn und die Brienz-Rothorn-Bahn.

III. Ausklammerung der Defizitdeckung aus dem Rahmenkredit

Bei der Bemessung der bisherigen Rahmenkredite wurden jeweils auch die mutmasslichen Aufwendungen des Bundes für die Defizitdeckung gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes einbezogen. So enthielt der III. Rahmenkredit für diesen Zweck einen Betrag von 90 Millionen Franken. Angesichts der verschlechterten Ertragslage der Bahnen müsste im neuen Kredit für eine Fünfjahresperiode ein Betrag von 110 Millionen Franken reserviert werden. Es stellt sich die Frage, ob diese Mittel nach wie vor Bestandteil des Rahmenkredites sein sollen oder ob der hierfür erforderliche Betrag nicht besser als Zahlungskredit auf dem ordentlichen Budgetweg anzufordern wäre.

Grundsätzlich können, sofern sich die benötigten Beträge auf Grund des entsprechenden Gesetzes genügend genau bestimmen lassen, die Kredite in den Voranschlag aufgenommen werden. Dies trifft unter anderem für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Art. 51 EG) zu. Bei den Bestimmungen des siebenten Abschnitts des Eisenbahngesetzes handelt es sich dagegen durchwegs um «Kann-Vorschriften». Der Bundesrat wird zur Durchführung der vorgesehenen Massnahmen nicht verpflichtet, sondern lediglich ermächtigt. Nach konstanter Praxis bildet eine Ermächtigung jedoch keine genügende Rechtsgrundlage für eine direkte Zusicherung von Beiträgen durch den Bundesrat. Gemäss Artikel 85 Ziffer 10 der Bundesverfassung steht es allein im Ermessen der Bundesversammlung, ob und wie weit sie einer gesetzlichen Ermächtigung folgen will oder nicht. Die erforderlichen Mittel müssen somit in Form eines Rahmenkredites von ihr bewilligt werden. Diese Bewilligung

kann, da der Voranschlag nur ein Auszahlungsbudget, nicht aber ein Finanzplan ist, in der Regel nicht auf dem Voranschlagsweg, sondern nur über einen Bundesbeschluss eingeholt werden.

Was die Leistungen des Bundes gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes betrifft, so ist jedoch nicht zu übersehen, dass dieser Bestimmung in der Praxis nicht der Charakter einer echten «Kann-Vorschrift» zukommt. In keinem einzigen Fall hätte bisher die Gewährung einer Defizitdeckung verweigert werden können. Die gesetzlichen Bestimmungen über das Rechnungswesen und die entsprechende Verordnung gewährleisten eine einheitliche Rechnungsführung und schaffen eine sichere Grundlage für die Bestimmung des für die Defizitdeckung massgebenden Betriebsfehlbetrages. Ein Ermessensspielraum ist praktisch nicht vorhanden. Im Gegensatz dazu stehen die Leistungen des Bundes gemäss den Artikeln 56, 57 und 59 des Eisenbahngesetzes. Der genaue Umfang der Bundeshilfe kann bei diesen Massnahmen erst auf Grund einer eingehenden Prüfung der eingereichten Gesuche erfolgen.

Rund 42 Prozent der bisherigen Aufwendungen und Zusicherungen aus den drei Rahmenkrediten entfielen auf die Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes. Da die für die Defizitdeckung erforderlichen jährlichen Beiträge auf Grund der Vorjahresergebnisse ziemlich genau veranschlagt werden können, ist es wenig zweckmässig, den neuen Rahmenkredit weiterhin damit zu belasten. Es genügt deshalb, die dafür notwendigen Mittel jeweils direkt in den Voranschlag der Schweizerischen Eidgenossenschaft aufzunehmen. Damit wird der Rahmenkredit inskünftig nur noch die für den Vollzug der Artikel 56 (technische Verbesserungen), 57 (Umstellung des Betriebes) und 59 (Hilfe bei Naturschäden) des Eisenbahngesetzes erforderlichen Aufwendungen umfassen.

IV. Umfang des neuen Rahmenkredits; Investitionsplanung

Der Bemessung des neuen Kredites ist eine Fünfjahresperiode zugrunde zu legen. Ausreichende Unterlagen über die künftigen Investitionsbedürfnisse standen nur für jene Bahnunternehmungen zur Verfügung, die im Zusammenhang mit bereits behandelten oder hängigen Gesuchen ein Gesamtprogramm für die nächsten Jahre vorgelegt hatten. Das Eidgenössische Amt für Verkehr hat deshalb bei den Bahnunternehmungen eine Erhebung über die Investitionsplanung für die Jahre 1971–1980 durchgeführt.

Eine genaue Ermittlung des für den Bund entstehenden Aufwandes ist jedoch aus folgenden Gründen nicht möglich:

- Der von den Bahnunternehmungen angemeldete Investitionsbedarf kann nicht unverändert übernommen werden, sondern muss durch die Fachdienste des Eidgenössischen Amtes für Verkehr überprüft werden. Dabei können sich Reduktionen oder Erhöhungen ergeben.
- In jedem Fall muss die Bereitschaft der interessierten Kantone vorhanden sein, sich an der Hilfe zu beteiligen. Es kann somit zu einer Herabsetzung der

von der Bahnunternehmung beantragten Investitionshilfe oder doch zu zeitlichen Verschiebungen kommen.

- Für den Bedarf an Bundesmitteln spielt die Behandlung der hängigen Rückkaufsbegehren eine erhebliche Rolle. Die in Frage kommenden Bahnunternehmungen (BLS-Gruppe und RhB) melden einen bedeutenden Fremdkapitalbedarf an. Dieser ist in Tabelle 4 berücksichtigt.
- Mehrere Bahnunternehmungen, die für eine Umstellungsuntersuchung vorgesehen sind, haben einen erheblichen Investitionsbedarf für die Erneuerung der Bahnanlagen angemeldet. Der zu erwartende Aufwand hängt vom Ergebnis dieser Untersuchungen ab.
- Von grosser Bedeutung wird auch das in Zukunft für den Agglomerationsverkehr geltende Konzept sein. Gerade in diesem Bereich sind von mehreren Bahnunternehmungen erhebliche Investitionen angemeldet worden. Ein Erlass des Bundes über Investitionshilfen an Verkehrsbauten in Agglomerationen, dessen Vorbereitung noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, würde den Rahmenkredit voraussichtlich entlasten. Solange eine solche Rechtsgrundlage jedoch fehlt, müssen auch die Aufwendungen der Bahnunternehmungen für den Vorortsverkehr, wenn auch zu reduzierten Subventionssätzen, aus dem Rahmenkredit finanziert werden.

Die erwähnte Erhebung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr bezog sich – der Finanzplanung der Schweizerischen Bundesbahnen entsprechend – auf den Investitionsbedarf für die Jahre 1971–1980, unterteilt in zwei Fünfjahresperioden. Als Ziel der Investitionspolitik wurde ein durchrationalisierter, den steigenden Verkehrsbedürfnissen entsprechender Bahnbetrieb gesetzt, der auch bezüglich Qualität des Leistungsangebotes und Sicherheit den Anforderungen eines modernen und attraktiven öffentlichen Verkehrsmittels entspricht. Die Fünfjahresperiode 1971–1975 umfasst die Feinplanung, die für die Bemessung des neuen Rahmenkredites ausschlaggebend ist. Der zweite Abschnitt (1976–1980) enthält eine Grobplanung, in der die Investitionsbedürfnisse auf längere Sicht zum Ausdruck kommen. Durch die Erhebung wurde selbstverständlich die Finanzierung des angemeldeten Kapitalbedarfs gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes in keiner Weise präjudiziert. Die technische und finanzielle Prüfung jedes einzelnen Falles auf Grund eines einlässlich begründeten Gesuches bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Von den befragten Bahnunternehmungen haben 56 den für den Zeitraum 1971–1980 verlangten Investitionsplan eingereicht. Die vorgesehenen Aufwendungen lassen sich in folgende drei Hauptgruppen gliedern:

- a. Ersatz von Anlagen, die überaltert sind und somit den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen;
- b. Bauten und Anschaffungen, die eine Rationalisierung des Betriebes ermöglichen;
- c. Anlagenerweiterungen, die im Hinblick auf den zunehmenden Verkehr notwendig sind.

Tabelle 4

Kapitalbedarf für Investitionen der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs für die Periode 1971–1980 (in Mio. Fr.)

	1971–1975				1976–1980				1971–1980				
	N	S	Z	Total	N	S	Z	Total	N ¹⁾	S ²⁾	Z	Total	
<i>Investitionsbedarf</i>													
Investitionsaufwendungen	337	419	2	758	300	287	1	588	637	706	3	1346	
abzüglich nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten	58	50	1	109	49	38	--	87	107	88	1	196	
Aktivierbarer Investitionsbedarf .	279	369	1	649	251	249	1	501	530	618	2	1150	
<i>Eigenfinanzierung</i>													
ordentliche Abschreibungen ...	60	90	--	150	71	111	--	182	131	201	--	332	
zusätzliche eigene Mittel	4	6	--	10	--	7	--	7	4	13	--	17	
andere Mittel ...	2	5	--	7	--	--	--	--	2	5	--	7	
Mittel aus Investitionshilfen nach Artikel 56 EG	19	69	--	88	--	--	--	--	19	69	--	88	
Zusammen	85	170	--	255	71	118	--	189	156	288	--	444	
Fremdkapitalbedarf	194	199	1	394	180	131	1	312	374	330	2	706	

Erläuterungen

N = Normalspurbahnen (18) ohne BZUe, KLB, OC, PBr; mit GFM-Normalspurlinien.

S = Schmalspurbahnen (36) ohne BLM.

Z = Zahnradbahnen des allgemeinen Verkehrs (2: RHB und RhW).

¹⁾ Inklusive 246 Mio. Fr. (= ^{10/12}) für den Ausbau der BLS auf Doppelspur (280 Mio. Fr. auf Preisbasis 1970, Bauzeit rund 12 Jahre), exklusive Normalspurstrecke der CJ.

²⁾ Inklusive unterirdische Einführung der LEB in Lausanne (40 Mio. Fr.), Sanierung der MOB-Strecke Zweisimmen–Lenk (4,8 Mio. Fr.), Umbau der SGA in eine reine Adhäsionsbahn (20 Mio. Fr.); exklusive durchgehende Suhrentalbahn (40,5 Mio. Fr. auf Preisbasis 1969), Furkabasistunnel Oberwald–Realp der FO (80 Mio. Fr., Finanzierung: 95% Bund auf Grund von Art. 23 BV, 5% Kantone VS, UR und GR) und neuer Gemeinschaftsbahnhof Brig SBB/BLS/BVZ/FO.

Aus Tabelle 4 geht hervor, dass für die Periode 1971–1975 Bruttoinvestitionen von 758 Millionen Franken angegeben wurden. Nach Abzug der Aufwendungen zulasten des Betriebes verbleibt ein aktivierbarer Investitionsbedarf von 649 Millionen Franken. Davon sind die ordentlichen Abschreibungen (150 Mio. Fr.), allfällige weitere verfügbare Mittel (17 Mio. Fr.) sowie jene Aufwendungen abzuziehen, deren Finanzierung durch bereits abgeschlossene Investitionshilfevereinbarungen sichergestellt ist (88 Mio. Fr.), so dass ein Fremdkapitalbedarf von 394 Millionen Franken verbleibt. In diesem Betrag sind 123 Millionen Franken ($\frac{5}{12}$ der gesamten Kosten) für den von der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» beantragten Vollausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur (Gesamtkosten 280 Mio. Fr. auf Preisbasis 1970) enthalten. Die Finanzierung dieses Ausbaus sprengt jedoch den Rahmen von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes und wird auf einer anderen Rechtsgrundlage erfolgen müssen. Es verbleibt somit ein Betrag von 271 Millionen Franken. Der durchschnittliche Anteil des Bundes an Investitionshilfen lag bisher bei 52 Prozent, so dass sich der erforderliche Kredit für die Beteiligung am erwähnten Investitionsvolumen auf rund 141 Millionen Franken belaufen würde. Aus den schon genannten Gründen (Rückkauf, Betriebsumstellung, reduzierter Subventionssatz im Agglomerationsverkehr usw.) ist jedoch mit einer gewissen Reduktion des Bedarfs an Mitteln zu rechnen, weshalb ein Betrag von 130 Millionen Franken ausreichen sollte.

Sofern der beantragten Änderung von Artikel 95 Absatz 2 des Eisenbahngesetzes, welche Gegenstand einer besonderen Botschaft zu einem Bundesbeschluss ist, zugestimmt wird, kann Artikel 56 des Eisenbahngesetzes inskünftig auch auf Strassentransportdienste, welche aus der Umstellung von Bahnen hervorgegangen sind, sowie auf solche konzessionierte Automobil- und Trolleybuslinien, welche eine den Bahnen des allgemeinen Verkehrs vergleichbare Verkehrsbedienug gewährleisten, angewendet werden. Diese Investitionshilfe dürfte sich auf wenige Unternehmungen beschränken und in bescheidenem Rahmen bleiben. Wir rechnen mit einem Betrag von rund 5 Millionen Franken für die nächsten fünf Jahre. Demgegenüber kann im Rahmen der Betriebsdefizitdeckung die bisherige Verzinsung des investierten Anlagekapitals eingespart werden.

Gesamthaft sind somit für die in den Artikeln 56 und 57 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Hilfeleistungen für technische Verbesserungen und Umstellung des Betriebes 135 Millionen Franken erforderlich.

Ein weiterer Betrag von 5 Millionen Franken ist schliesslich wiederum vorsorglich für Hilfen bei Naturschäden zu reservieren, damit der Bundesrat in einem Katastrophenfall ohne Vorlage an das Parlament handeln kann.

Der neue Rahmenkredit wäre somit unter der Voraussetzung, dass der für die Defizitdeckung erforderliche jährliche Betrag künftig direkt in den Voranschlag eingestellt werden kann, auf 140 Millionen Franken anzusetzen. Sollte sich die Verwirklichung der angegebenen Vorhaben verzögern, so würde die Laufzeit des Rahmenkredites entsprechend verlängert.

Die 140 Millionen Franken, die der Bund den Privatbahnen des allgemei-

nen Verkehrs in den nächsten fünf Jahren für den Ersatz, die Erneuerung und den Ausbau ihrer Anlagen zur Verfügung stellen soll, sind in der Finanzplanung des Bundes berücksichtigt und nehmen sich im Vergleich zu den zwei Milliarden Franken, die die SBB nur für den Ausbau ihrer Anlagen in den nächsten zehn Jahren benötigen (worin weder die Kosten für den Anschluss der Flughäfen Genf-Cointrin und Zürich-Kloten ans Bundesbahnnetz noch diejenigen für den Bau des Gotthardbasistunnels inbegriffen sind) bescheiden aus. Obschon, wie erwähnt, der technische Nachholbedarf bei mehreren Bahnen noch immer sehr gross ist, soll das Schwergewicht bei künftigen Investitionen noch mehr als bisher auf der Rationalisierung liegen. Dies vor allem deshalb, weil die Bahnen – wie alle Dienstleistungsbetriebe – personalintensiv sind und die Personalaufwendungen im Mittel aller Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs mehr als die Hälfte (1968: 54,7%) der gesamten Aufwendungen ausmachen. Gezielte Rationalisierungsanstrengungen sind aber auch deshalb notwendig, weil bei der gegenwärtigen Situation am Arbeitsmarkt in allen Branchen Personalrekrutierungsschwierigkeiten bestehen und die Bahnen infolge ihres Tag- und Nachtbetriebes, der für das Betriebspersonal unregelmässige Arbeitszeiten mit sich bringt, zusätzlich benachteiligt sind. Besonders ins Gewicht fällt dabei der Dienst an Sonn- und Feiertagen.

Gestützt auf diese Ausführungen beehren wir uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen, Schifffahrtsunternehmungen und Strassen-transportdienste zur Annahme zu empfehlen.

Was die verfassungsmässigen Grundlagen betrifft, können wir uns auf die Feststellung beschränken, dass sich unsere Anträge innerhalb des Rahmens des Eisenbahngesetzes bewegen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 12. August 1970

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Bewilligung eines Kredites
zur Förderung und Unterstützung konzessionierter Eisenbahnen,
Schiffahrtsunternehmungen und Strassentransportdienste

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 56–59, 61 und 95 Absätze 1 und 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. August 1970²⁾,

beschliesst:

Art. 1

Zur Weiterführung der im Eisenbahngesetz vorgesehenen Massnahmen für technische Verbesserungen, Umstellung des Betriebes und Hilfe bei Naturschäden zugunsten eidgenössisch konzessionierter Eisenbahnen, Schiffahrtsunternehmungen und Strassentransportdienste wird dem Bundesrat ein Kredit von 140 Millionen Franken zur Verfügung gestellt.

Art. 2

Die für die Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes an die in Artikel 1 genannten Transportunternehmungen erforderlichen Mittel werden im Vorschlag der Schweizerischen Eidgenossenschaft bestimmt.

Art. 3

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich und tritt sofort in Kraft.
Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

¹⁾ AS 1958 335, 1968 97

²⁾ BBl 1970 341

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Unterstützung konzessionierter Eisenbahnen, Schifffahrtsunternehmen und Strassentransportdienste (Vom 12. August 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10654
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.08.1970
Date	
Data	
Seite	341-354
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 790

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.