

**Botschaft
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990**

vom 24. April 1991

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen eine Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990 mit dem Antrag auf Genehmigung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

24. April 1991

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Cotti

Der Bundeskanzler: Buser

Uebersicht

Die SBB erwirtschafteten 1990 einen Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken und einen geringen Ertragsüberschuss von 2,7 Millionen Franken. Gleichzeitig belasten die SBB den Bund mit nunmehr 1703 Millionen Franken, oder gegenüber dem Vorjahr um zusätzliche 238 Millionen Franken (Anstieg von über 16%).

Die SBB haben das gesetzte Ziel, einen Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken zu leisten, um den Preis einer Mehrbelastung des Bundes erreicht. Das ausserordentlich gute Vorjahresergebnis konnte indessen nicht mehr erreicht werden (Infrastrukturbeitrag und Überschuss 1989 betragen zusammen 172 Mio. Fr.).

Die nachstehende Zusammenstellung der wichtigsten Resultate zeigt deren Entwicklung im Vergleich zu den Vorjahreswerten:

- Nachdem sich die Zahl der beförderten Personen 1989 konsolidierte, war im letzten Jahr wieder ein Anstieg von 1,65 Prozent auf 264 Millionen zu verzeichnen. Der entsprechende Verkehrsertrag stieg dabei um fast 4 Prozent auf 1422,8 Millionen Franken. Beim Güterverkehr betrug das Mengenwachstum nach dem guten Vorjahresergebnis knapp 2 Prozent und das Ertragswachstum 3,5 Prozent.
- 1990 wurden Personalaufwendungen von 3005,7 Millionen Franken (+8,2% gegenüber 1989) oder 56 Prozent der gesamten Aufwendungen ausgewiesen, was erneut einem geringen Anstieg entspricht. Diese Entwicklung ist alarmierend und bedarf deshalb grundsätzlicher Ueberlegungen zur Senkung der Personalintensität.
- Unter Miteinbezug aller Spezialfinanzierungen stiegen die gesamten Investitionen insbesondere auch als Folge des bis 1994 bereitzustellenden Transitzkorridors Schiene/Strasse um 18,5 Prozent auf 1932,2 Millionen Franken.

Die Belastung des Bundes wird auch in den nächsten Jahren anwachsen. Um diese Entwicklung in einem vertretbaren Rahmen halten zu können, sind weitere Anstrengungen unabdingbar. Trotz erkennbaren Fortschritten kann und muss die Ertragskraft mit geeigneten Massnahmen weiter erhöht werden. Eine permanente Ueberprüfung des bestehenden Leistungsangebotes und eine bessere Auslastung der verfügbaren Transportkapazitäten können zusammen mit einer Optimierung der heutigen Tarifpolitik zur Erreichung dieses Zieles beitragen.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 27. März 1991 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1990 eingereicht.

Vor der eigentlichen Beurteilung der SBB-Ergebnisse dankt der Bundesrat der Unternehmensleitung und ihren Mitarbeitern für die Erfüllung ihrer anspruchsvollen und unter den gegebenen Umständen nicht immer leicht zu bewältigenden Aufgaben und deren Einsatz.

11 Ueberblick über die wichtigsten Ergebnisse

111 Produktion und Verkehrsleistungen

Tabelle 1

Produktion und Verkehrsleistungen	Rechnung		Voranschlag		Differenz zu	
	1989	1990	1989	1990	Rechnung	Voranschlag
	in Millionen Einheiten			in Prozent		
Personenverkehr:						
- Zugkilometer	91,0	94,6	94,7	4,1	0,1	
- beförderte Personen	259,7	264,0	264,0	1,7	0,0	
- Personenkilometer	11034,0	11165,0	11061,0	0,2	-0,9	
Güterverkehr:						
- Zugkilometer	27,4	29,3	27,1	-1,1	-7,5	
- beförderte Tonnen	50,8	50,8	51,8	2,0	2,0	
- Tonnenkilometer	8162,1	8140,0	8303,0	1,7	2,0	
Gesamtunternehmen:						
- Zugkilometer	119,0	125,7	122,4	2,9	-2,6	
- Personalbestand	37338,0	38484,0	37694,0	1,0	-2,1	
- Arbeitsstunden	65,7	67,7	66,3	0,9	-2,1	

112 Erfolgsrechnungen

a. Unternehmenserfolgsrechnung

Tabelle 2

	Rechnung	Voranschlag	Rechnung	Differenz zu	
	1989	1990	1990	Rechnung 1989	Voranschlag 1990
	in Millionen Franken			in Prozent	
Verkehrsertrag	3172,4	3271,7	3301,0	4,1	0,9
- Personenverkehr	1370,1	1406,0	1422,8	3,8	1,2
- Güterverkehr	1243,3	1276,7	1286,2	3,5	0,7
- Abgeltung gemein- wirtschaftlicher Leistungen	559,0	589,0	592,0	5,9	0,5
Nebenertrag	541,3	531,7	593,1	9,6	11,5
Eigenleistungen für Investitionsrechnung	245,5	249,0	264,4	7,7	6,2
Leistungen für Lageraufträge	94,1	53,0	68,9	-26,8	30,0
Leistungen für die Infrastrukturerefolgs- rechnung	949,9	1023,0	1089,5	14,7	6,5
übriger Ertrag	42,1	37,3	49,7	18,1	33,2
Total Ertrag	5045,3	5165,7	5366,6	6,4	3,9
Personalaufwand	2776,8	2987,2	3005,7	8,2	0,6
Sachaufwand	1062,7	1096,9	1134,3	6,7	3,4
Abschreibungen	568,9	579,7	597,8	5,1	3,1
Zinsen	336,5	347,9	459,7	36,6	32,1
Grossunterhalt aus Investitionsaufträgen	113,1	109,0	118,0	4,3	8,3
Infrastrukturbeitrag	102,0	37,0	37,0	-63,7	0,0
übriger Aufwand	15,3	8,0	11,4	-25,5	42,5
Total Aufwand	4975,3	5165,7	5363,9	7,8	3,8
Ertragsüberschuss	70,0	0,0	2,7	.	.
Fehlbetrag	-	-	-	.	.

b. Infrastrukturerfolgsrechnung

Tabelle 3

	Rechnung	Voranschlag	Rechnung	Differenz zu	
	1989	1990	1990	Rechnung	Voranschlag
	in Millionen Franken			in Prozent	
Abschreibungen	281,2	290,0	289,1	2,8	-0,3
Zinsen	197,5	207,0	269,7	36,6	30,3
ordentlicher					
Unterhalt	394,8	446,0	444,6	12,6	-0,3
Grossunterhalt aus					
Investitionsaufträgen	76,4	80,0	86,1	12,7	7,6
Total Aufwand	949,9	1023,0	1089,5	14,7	6,5
Infrastruktur-					
beitrag SBB	102,0	37,0	37,0	-63,7	0,0
Infrastruktur-					
leistung Bund (Saldo)	847,9	986,0	1052,5	24,1	6,7
Total Ertrag	949,9	1023,0	1089,5	14,7	6,5

113 Investitionsrechnung

Tabelle 4

	Rechnung	Voranschlag	Rechnung	Differenz zu	
	1989	1990	1990	Rechnung	Voranschlag
	in Millionen Franken			in Prozent	
Bruttoinvestitionen	1630,6	1922,2	1932,2	18,5	0,5
Beiträge Dritter	122,1	144,0	157,5	29,0	9,4
Nettoinvestitionen					
zu Lasten der SBB	1508,8	1778,2	1774,7	17,6	-0,2
davon					
- ord. Investitionen 1)	1415,6	1550,0	1575,6	11,3	1,7
- Bahn 2000	92,9	56,0	74,5	-19,8	33,0
- Transit-Korridor	-	163,0	121,1	-	-25,7

1) inkl. von Bahn 2000 ausgelöste ordentliche Investitionen

12 Zusammenfassende Beurteilung der wichtigsten Ergebnisse

Nachstehend ist kurz dargelegt, wie weit die SBB die ihnen vom Bundesrat und den eidgenössischen Räten in der Botschaft zum Voranschlag 1990 auferlegten Ziele erreicht haben und welche finanziellen Konsequenzen sich daraus für den Bund ergeben.

121 Ziele

Ausgehend vom geltenden Leistungsauftrag 1987 wurden den SBB von Bundesrat und Parlament im Rahmen der Botschaft zum Voranschlag 1990 folgende Ziele gesetzt:

- a. Rechnungsausgleich bei einer
- b. zum voraus festgelegten Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen von 589 Millionen Franken und
- c. der Ausrichtung eines Beitrages zur Deckung der Infrastrukturkosten von 37 Millionen Franken.

Daraus sollte sich eine Belastung des Bundes von 1603 Millionen Franken ergeben. Im einzelnen setzt sich dieser Betrag wie folgt zusammen:

- 956 Millionen Franken für die von den SBB nicht gedeckten Infrastrukturaufwendungen (Kürzung von ursprünglich 986 um 30 Mio. Fr. mit der Auflage an die SBB, zusätzliche Sparmassnahmen zu ergreifen),
- 589 Millionen Franken für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Personennahverkehr (550 Mio. Fr.) und im Huckepackverkehr (39 Mio. Fr.),
- sowie weitere 58 Millionen Franken für Tarifierleichterungen gemäss besonderem Bundesbeschluss (BB1 1986 III 413).

122 Resultate

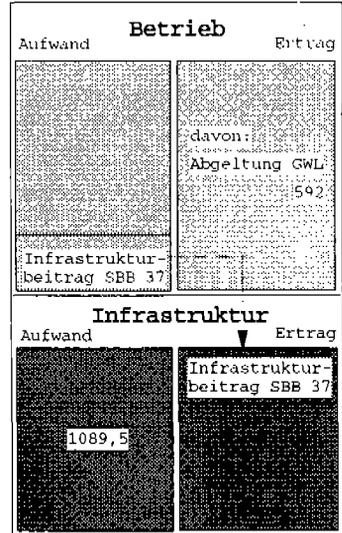
Das Rechnungsergebnis 1990 zeigt, dass die SBB die Unternehmensziele wohl erreicht haben. Die finanziellen Ziele des Bundes wurden indessen verfehlt.

122.1 Unternehmensziele

Darstellung 1

Die SBB waren in der Lage, den budgetierten Infrastrukturbeitrag von 37 Millionen Franken zu erwirtschaften. Der Bundesrat erhöhte die Abgeltung von 589 Millionen Franken, gestützt auf die Beschlüsse zum Transitkorridor (Zinskosten Hückeback), um 3 Millionen Franken.

Bei ausgeglichener Betriebsrechnung konnten die SBB 1990 die vereinbarten 37 Millionen Franken, entsprechend 3,4 Prozent, an die gesamten Infrastrukturkosten des Bundes beitragen.



Darstellung 1 widerspiegelt nicht die buchhalterisch richtige Form (s. dafür im Anhang), sie verdeutlicht aber die politisch relevanten Wirkungen des Leistungsauftrages 1987.

Neben den Personalaufwendungen fallen insbesondere die Infrastrukturaufwendungen deutlich höher aus als budgetiert. Es hat sich gezeigt, dass die optimistischen Erwartungen in bezug auf kurzfristige Kosteneinsparungen nicht realisiert werden konnten. Die Mehrkosten bei der Infrastruktur sind ausschliesslich bedingt durch die Zinsentwicklung der vergangenen Monate.

122.2 Belastung des Bundes

Obwohl die Verkehrseinnahmen gegenüber dem Vorjahr erfreulich gestiegen sind, nimmt die Belastung des Bundes erneut zu. Allein die Kapitalkosten sind innerhalb eines Jahres um 36,6 Prozent angestiegen. Auch die Personalkosten haben gegenüber 1989 um über 8 Prozent zugenommen.

Rechnung 1990		Zahlungen des Bundes an die SBB			
Betrieb		Bundesleistungen	Belastung Bund		
Aufwand	Ertrag	VA 90	RE 90	Diff.	
	davon: Abgeltung GWL	aus: Personen-/Güterertr			
Infrastruktur- beitrag SBB 37		Abg.Tariferl.	58	57	-1
		Autoverlad Simplon	1	1	-
		Abg.gemeinw.Leist.	589	592	3
		Infrastrukturleist. Bund (Saldo Inf.- str.aufw./ .Inf.str. beitrag SBB)	956	1053	97
		Total	1604	1703	99

Die zusätzliche Belastung des Bundeshaushaltes durch die SBB-Rechnung 1990 um 99 Millionen Franken erforderte einen Nachtragskredit. Dieser war nicht zu vermeiden, weil die SBB vor allem durch massiv höhere Kapitalkosten unerwartet stark belastet wurden. Hinzu kommt, dass die SBB 1990 ausserstande waren, den budgetierten Infrastrukturbeitrag analog dem Vorjahr zu erhöhen um damit die angefallenen Mehrkosten wenigstens teilweise zu kompensieren.

13 Die Beurteilung der Rechnungsergebnisse im einzelnen

131 Der Anteil der SBB am Infrastrukturaufwand (Infrastrukturbeitrag) als Massstab der unternehmerischen Leistungsfähigkeit

131.1 Ergebnis der SBB gemessen an den gesetzten Zielen

a. Unternehmerische Leistung

Die Infrastruktur der SBB wird grundsätzlich vom Bund zur Verfügung gestellt. Daran ist aber die Erwartung geknüpft, dass das Unternehmen unter Ausschöpfung seiner vollen unternehmerischen Leistungsfähigkeit im Sinne einer "Benutzungsgebühr" einen maximalen Infrastrukturbeitrag erwirtschaftet.

Bundesrat und Parlament haben den SBB als untere Richtgrösse für die Jahre 1989-1991 einen Infrastrukturbeitrag von 25 Millionen Franken vorgegeben. Im Rahmen des Budget-

prozesses konnten die SBB mit dieser Vorgabe einen Ertragsüberschuss von 12 Millionen Franken einplanen. In der Meinung, dass ein möglichst hoher Infrastrukturbeitrag auszurichten sei, erhöhte der Bundesrat den Beitrag im Einverständnis mit den Räten um diese Differenz auf 37 Millionen Franken. Hinzu kommt ein Ueberschuss von 2,7 Millionen Franken.

Allerdings zeigt die vergangene Rechnungsperiode, dass die SBB heute grösste Mühe bekunden, einen angemessenen Infrastrukturbeitrag zu leisten. In diesem Punkt können sie die mit dem Leistungsauftrag 87 abgegebenen Versprechen nicht einhalten.

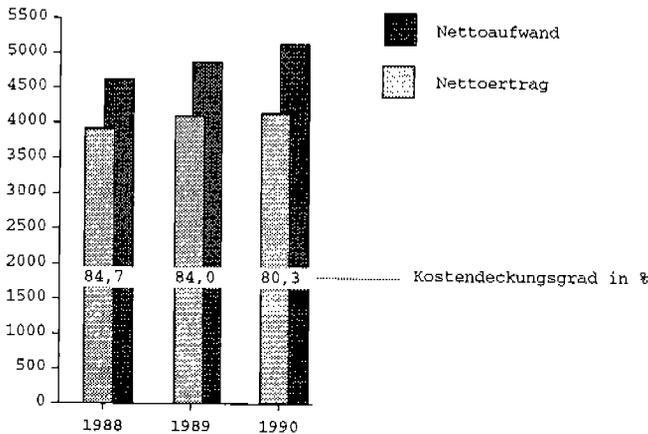
b. Ertragskraft

Die Gegenüberstellung der wichtigsten Kennziffern der Ertragskraft der letzten drei Jahre ergibt folgendes Bild:

Darstellung 3

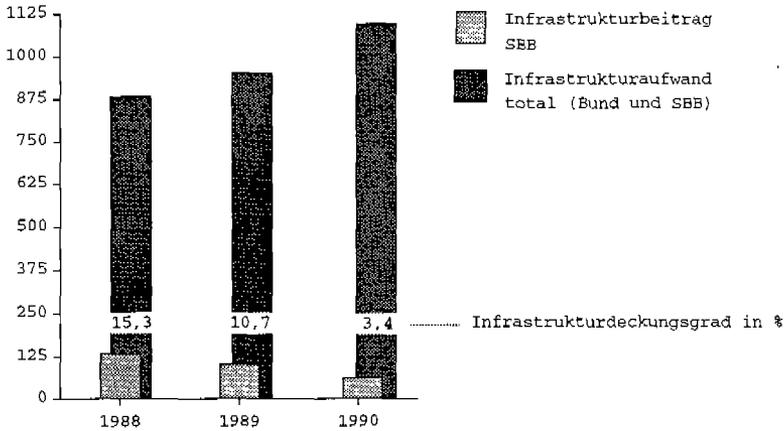
Aufwanddeckung der SBB

Unternehmenserfolgsrechnung (in 1000 Fr.)



Nettorechnung (Ausklammerung der Bundesleistungen für die Infrastruktur und des Infrastrukturbeitrages der SBB)

Infrastrukturerfolgsrechnung (in 1000 Fr.)



Auch wenn die SBB den vereinbarten Infrastrukturbeitrag schliesslich erwirtschaften konnten und damit das unternehmerische Ziel erfüllten, sind die Aufwanddeckungsgrade weiter gefallen. Angesichts der stetig steigenden Infrastrukturkosten ist diese Entwicklung nicht überraschend, aber gleichwohl beunruhigend. Die gegenüber dem Vorjahr deutliche Abnahme der Kostendeckung im Rahmen der Unternehmenserfolgsrechnung entspricht zwar den Budgetwerten. Da der Aufwand indessen stärker gestiegen ist als angenommen, erhöhte sich die Belastung des Bundes in unerwartetem Ausmass.

Der Entwicklung sinkender Kostendeckungsgrade muss mit geeigneten Mitteln entgegenge-
wirkt werden. Das Massnahmenpaket 1990-1994 gewinnt in diesem Licht noch stärker an
Bedeutung. Es ist in seinem vollen Umfang raschmöglichst umzusetzen und nötigenfalls sogar
zu ergänzen.

131.2 Nähere Ueberprüfung der Leistungsfähigkeit der SBB

Die alleinige Feststellung, dass das gesetzte Ziel erreicht wurde, genügt indessen nicht, um die erbrachte unternehmerische Leistung der SBB vollständig zu würdigen. Erst eine umfassende Beurteilung zeigt, ob die gesetzten Ziele auch angemessen waren. Hierzu muss zusätzlich

- ein Vergleich zwischen Budget- und Rechnungswerten vorgenommen.
- Produktivitäts- und Auslastungskennziffern beigezogen.
- die Investitionstätigkeit der SBB überprüft und das konjunkturelle Umfeld miteinbezogen werden.

a. Budget- und Rechnungswerte

Auch 1990 budgetierten die SBB präzise: Ertrags- wie auch aufwandseitig ist lediglich eine Abweichung von weniger als + 4 Prozent zu verzeichnen. Diese Tatsache ist erwähnenswert, weil sie keiner Selbstverständlichkeit entspricht.

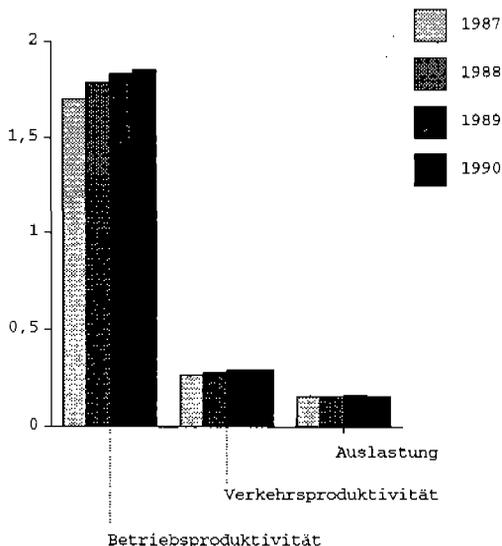
Bei den **Erträgen** konnten vor allem deutlich höhere Nebenerträge (z.B. Bauaufträge Dritter für Anschlussgleise, Gemeinschaftsbahnhöfe etc.) verzeichnet werden als budgetiert. Die Verkehrserträge als umfangsmässig wichtigste Position wurde dagegen sehr genau prognostiziert. Die ansonsten zutreffende Budgetierung widerspricht somit der Vermutung, die SBB hätten beim Nebenertrag Budgetreserven eingeplant. Dieser Position wird bei zukünftigen Voranschlägen aber besondere Beachtung beigemessen werden.

Aufwandseitig hat erwartungsgemäss die Zinsentwicklung ihre Spuren hinterlassen. Sie belastete die SBB mit über 30 Prozent (+ 112 Mio. Fr.). Zum frühen Zeitpunkt der Budgetierung war diese Entwicklung nicht absehbar. Die Abweichungen beim Sachaufwand sind einerseits durch die Teuerung aber auch durch zusätzliche Fremdleistungen beim Unterhalt begründet. Die Abschreibungen erfuhren eine Zunahme infolge Aktivierung weiterer Anlagen.

b. Leistungskennziffern

Die nachstehenden Leistungskennziffern belegen, dass die SBB wohl Produktivität, nicht aber die Auslastung verbessern konnten.

Darstellung 4



Die **Betriebsproduktivität** (Zugkilometer je Arbeitsstunde) gibt an, welches Produktionsvolumen mit dem bestehenden Personal bewältigt wurde. Der Vergleich dieser Kennziffer mit den Vorjahren zeigt nochmals eine Steigerung. Den SBB ist es somit gelungen, ihre Mitarbeiter rationeller einzusetzen.

Diese Kennziffer sagt indessen nichts darüber aus, ob die besser eingesetzten Mittel auch vom Markt genutzt werden. Hierfür sind die Verkehrsproduktivität und insbesondere die Auslastung der Produktionsmittel massgebend.

Die **Verkehrsproduktivität** (Personen- und Tonnenkilometer je Arbeitsstunde) vergleicht den Personaleinsatz mit der Nachfrage im Güter- und Personenverkehr. Der Zuwachs der nachgefragten Verkehrsleistungen erforderte 1990 einen proportional entsprechenden Mehreinsatz des Personals, weshalb die Verkehrsproduktivität unverändert blieb.

Wichtigste Kennziffer ist die **Auslastung** (Personen- und Tonnenkilometer je Zugkilometer). Sie gibt Auskunft darüber, in welchem Mass der Markt die angebotenen Leistungen nachgefragt hat. Hier ist gegenüber dem Vorjahr eine Verschlechterung festzustellen. Um die Ertragslage zu verbessern ist es unabdingbar, die bestehenden Transportkapazitäten besser auszulasten.

c. Investitionstätigkeit

Gestützt auf die SBB-Verordnung vom 29. Juni 1988 legt der Bundesrat das ordentliche Investitionsvolumen der SBB jährlich fest. Dieser Investitionsplafonds soll sicherstellen, dass die später nicht mehr beeinflussbaren Folgekosten der Investitionen überblickbar bleiben. Der Umgang der SBB mit dem Plafonds wirft zudem ein weiteres Licht auf die unternehmerische Leistungsfähigkeit der SBB.

1990 standen den SBB für ordentliche Investitionen netto 1550 Millionen Franken zur Verfügung. Unter Ausklammerung von Landkäufen, die später grösstenteils dem Projekt BAHN 2000 belastet werden können, ist es den SBB gelungen, den ordentlichen Plafonds zu unterschreiten. Um dieses Ziel zu erreichen, waren die SBB gezwungen, vermehrt nach Prioritäten zu entscheiden.

d. Konjunkturelles Umfeld

Die anhaltende Prosperität hat mitgeholfen, dass die SBB auch 1990 einen Anstieg der Verkehrserträge erzielen konnten. Ebenso war der Konjunkturverlauf aber auch mitverantwortlich für die eingetretene Teuerungsentwicklung, welche die SBB voll traf und nicht durch zusätzliche Erträge aufgefangen werden konnte.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach der "richtigen" Tarifpolitik. Diese ist dauernd zu überprüfen. Insbesondere sind die Tarife den besonderen Verhältnissen und Gegebenheiten anzupassen. Zu erwähnen ist vor allem die Tatsache, dass die Produktionskosten der SBB insbesondere aufgrund der überproportional höheren Personalkosten deutlich stärker anstiegen als die allgemeine Teuerung, nach welcher das Unternehmen seine Tarifpolitik ausrichtet.

e. Fazit

Die wiederum verbesserten Leistungskennziffern und die Erfüllung der übrigen Ziele verlangte von den SBB grosse unternehmerische Anstrengungen. Die Ergebnisse haben klar gezeigt, dass die Zielsetzungen von Bundesrat und Parlament angemessen und vertretbar waren.

Die erhoffte Stabilisierung der Bundesbelastung durch die SBB ist aber nicht eingetreten. Im Gegenteil: Ein Anwachsen gegenüber dem Vorjahr um über 200 Millionen und gegenüber dem Voranschlag um knapp 100 Millionen Franken konnte nicht verhindert werden. Diese Entwicklung verdeutlicht die Notwendigkeit, Rationalisierungsmassnahmen zu verstärken und auch das Leistungsangebot zu überprüfen.

132 Beurteilung der Abgeltungsbereiche

Neben der Bestimmung des Infrastrukturbeitrags der SBB verfügt der Bund mit der Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen über eine weitere Einflussmöglichkeit auf die Gestaltung einzelner Leistungsbereiche der SBB.

132.1 Die Abgeltungsbereiche des Leistungsauftrages 1987

Gemäss Leistungsauftrag 1987 fallen der regionale Personenverkehr und der Huckepackverkehr unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Der Bund bestellt diese und entschädigt die ungedeckten Betriebskosten sowie beim Huckepackverkehr zusätzlich die anteiligen Infrastrukturkosten.

Die Abgeltung wird zum voraus verbindlich festgelegt. Somit beeinflusst der Bund diese beiden Leistungsbereiche vor allem während der Budgetierungsphase.

a. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Insbesondere Mehrleistungen im Rahmen der S-Bahn Zürich führten zu einer gegenüber dem Vorjahr um 27 Millionen Franken (+5,2%) erhöhten Abgeltung. Das Wachstum der Leistungen (+7%) übertraf jedoch jenes der Abgeltung. Gesamthaft erbrachten die SBB die Leistungen im regionalen Personenverkehr rationeller.

Die SBB haben mit Hilfe des neuen Rechnungswesens FIRE erste Linienerfolgsrechnungen erstellt. Die entsprechenden Ergebnisse zeigen sehr deutlich, dass verschiedene Regionalverkehrsangebote ernsthaft überprüft werden müssen. Die zum Teil erschreckend tiefen Kostendeckungsgrade sind zu verbessern. Von total 59 Regionalverkehrslinien fahren die Regionalzüge auf 53 Linien negative Deckungsbeiträge ein, das heisst allein die Grenzkosten liegen höher als die Bruttoerlöse (Umsatz). Dies zeigt ebenfalls, wie wichtig es ist, dass die SBB ihr eigenes Massnahmenprogramm, das auch Umstellungen von SBB-Regionallinien auf erheblich günstigere Busbetriebe vorsieht, durchziehen. Umstellungen bringen für die Betroffenen in der Regel sogar Vorteile. Anzuführen sind im besonderen eine bessere, weil direktere Erschliessung und auch eine gegenüber der Bahn besonders in den Randzeiten grössere Sicherheit (direkter Kundenkontakt Chauffeur-Reisende). Dies legt zusammen mit den Personalrekrutierungsmöglichkeiten nahe, vor allem die Angebote in den Abend- und

Nachtstunden vermehrt auf der Strasse sicherzustellen. Der Bundesrat erwartet von den SBB hierzu unkonventionelle und praktikable Lösungen.

Diese Optimierung des Regionalverkehrs verlangt von den Beteiligten allerdings Einsicht und Entgegenkommen. Es wird oft argumentiert, eine Umstellung bringe nur marginale Ertragsverbesserungen. Im Einzelfall mag dies zutreffen. Dabei wird indessen der Synergieeffekt der Einzelfälle im Gesamtzusammenhang verkannt. So werden Betriebsmittel und Personalkapazitäten frei, die andernorts besser eingesetzt werden können. Dadurch lassen sich Angebotsverbesserungen verwirklichen, die keine zusätzlichen Investitionen verursachen. Gleichzeitig kann damit ein ergiebiger Markt besser abgedeckt werden. Ziel des RPV muss sein, dass die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse besser erfüllt und gleichzeitig die verfügbaren Investitionsmittel effizienter eingesetzt werden und auf diese Weise ein wichtiger Beitrag zur sinnvollen Förderung des öffentlichen Verkehrs geleistet wird.

Der Bundesrat ist gewillt, die SBB bei der Realisierung der notwendigen, indes nicht immer populären Rationalisierungskonzepte tatkräftig zu unterstützen.

b. Kombiniertes Verkehr Schiene/Strasse

Ein weiteres Zugpaar und zusätzliche Infrastrukturkosten führten 1990 zu einer Abgeltung von 42 Millionen Franken (+16,6% gegenüber 1989). Das SBB-Budget sah nur 39 Millionen Franken vor. Die Differenz von 3 Millionen Franken entspricht ersten Folgekosten des Transitkorridors (Zinsen für die Anzahlung einer Bestellung von Lokomotiven). Positiv zu vermerken ist insbesondere das im Vergleich zum Mengenwachstum höhere Ertragswachstum. Beim Huckepackverkehr resultierten 32,6 Prozent höhere Erträge als im Vorjahr (Menge +17,8%). Vom gesamten kombinierten Verkehr entfielen 1990 ertragsmässig nur 28 Prozent, gewichtsmässig dagegen 33 Prozent auf die Rollende Landstrasse (RLS). Dies bestätigt die Politik von Bund und SBB, vor allem auf den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu setzen und das RLS-Angebot nur als (politische) Lösung auf Zeit zu betrachten.

Die im vergangenen Jahr erzielten Resultate zeigen erneut, dass das internationale Transportgewerbe zusehends bereit ist, den Transitgüterverkehr bei Vorhandensein eines attraktiven Angebotes von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Noch kommt es aber zu Unpünktlichkeiten und gelegentlich zu Kapazitätsengpässen im In- und Ausland. Die Qualität des Angebotes scheint inzwischen fast ebenso wichtig wie kostenmässige Ueberlegungen. Dieses Faktum gilt es zu berücksichtigen.

Die SBB und ihre Verkehrspartner sind auch bemüht, die gegenwärtigen Probleme im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten gemeinsam zu beheben oder zumindest zu lindern. Der Transitkorridor wird hier in absehbarer Zeit erste Erleichterungen bringen. Seine Realisierung schreitet an sich planmässig voran. Vorausgesetzt, dass beim Baubewilligungsverfahren keine Ueberraschungen auftreten, dürfte das Projekt nach heutiger Einschätzung 1993/94 grösstenteils beendet sein. Vor allem aus Kapazitätsgründen konnten im vergangenen Jahr aber nicht alle beabsichtigten Investitionen getätigt werden. Diese Arbeiten können demnächst nachgeholt werden. Sichergestellt werden kann ein leistungsfähiges Angebot im kombinierten Verkehr durch die Schweiz aber erst mit dem Alpenransit.

132.2 Abgeltung für Tarifmassnahmen des Bundes

Am 1. Oktober 1986 hat die Bundesversammlung Tarifsenkungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beschlossen (BB1 1986 III 413). Sie verpflichtete sich gleichzeitig, den Bahnunternehmen einen allfälligen Einnahmehausfall und die aus diesen Massnahmen erwachsenen Mehrkosten zu entschädigen.

Die Abgeltung für Tarifierleichterungen an die SBB hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert: Für den Personenverkehr 40,8 (41) Millionen Franken und für den Güterverkehr 16.5 (16) Millionen Franken.

Der betreffende Bundesbeschluss ist befristet. Wir werden zu gegebener Zeit einen Antrag zur weiteren Behandlung des Beschlusses vorlegen. Die Resultate der bisherigen Massnahmen lassen sich nicht eindeutig bestimmen. Gemäss einer SBB-Umfrage ("KEP-Befragung") verbesserten sie - allerdings zusammen mit den gleichzeitig eingeführten Angebotsverbesserungen - den Modal Split. Dagegen zeigt eine vom Bundesamt für Verkehr in Auftrag gegebene Studie auf, dass sich die Verlagerung allein aufgrund der Preismassnahmen in engen Grenzen hält. Positiv beeinflusst haben sie indes die Mobilität. Wir haben dazu bereits in der Botschaft zur SBB-Rechnung 1988 entsprechende Ausführungen gemacht.

133 Beurteilung der übrigen Unternehmensbereiche

In der Terminologie des Leistungsauftrages 1987 gehören die verbleibenden Unternehmensbereiche zu den marktwirtschaftlichen Leistungen und unterliegen deshalb allein der Verantwortung der SBB. Der Bund kann und will in diesen Bereichen allein dann Einfluss nehmen, wenn die globale Unternehmenszielsetzung nachhaltig betroffen würde.

133.1 Personenfernverkehr

Die nachstehenden Ziffern beziehen sich mangels differenzierter Daten auf den gesamten Personenverkehr. Es lassen sich aber trotzdem Schlüsse für den Personenfernverkehr ziehen.

Tabelle 5

Ertragskennziffern	1987	1988	1989	1990	Veränderungen in Prozent gegenüber 1989
Markterlös					
Reiseverkehr 1)					
- je Person- fahrt (Fr.)	4,79	4,85	5,16	5,27	2,13
- je Person- km (Rp.)	11,56	11,63	12,14	12,58	3,62
Auslastung (pkm : Zugkm)	124,33	119,12	121,25	116,80	-3,67

1) Erlös aus "Beförderung von Personen".

Die Ertragskennziffern erfuhren gegenüber dem Vorjahr eine geringe Verbesserung. Auffallend ist aber auch, dass die SBB den Verkauf von Abonnemenen und andern speziellen (touristischen) Angeboten mit attraktiven Preisen stark förderten. Mittels Geschäfts- und Touristikabonnemenen wurden über 50 Prozent mehr Personen transportiert, wobei lediglich ein Ertragswachstum von gut 15 Prozent resultierte. Obwohl das Mengenwachstum bisher verschiedentlich forciert wurde, muss dem Ertragswachstum fortan grössere Bedeutung beigemessen werden.

Der Bundesrat wiederholt angesichts der gesunkenen Auslastungsrate seine Forderung, dass das bisherige Angebot nun zu konsolidieren ist. Die Marketinganstrengungen der SBB müssen darauf abzielen, das heutige Angebot in den ungenügenden Bereichen besser auszulasten.

133.2 Güterverkehr

Tabelle 6

Ertragskenn- ziffern	1987	1988	1989	1990	Veränderung in Prozent gegenüber 1989
Markterlös Güterverkehr 1)					
- je Tonne (Fr.)	25,95	24,47	24,47	24,82	1,43
- je Tonnen- km (Rp.)	16,92	15,72	15,23	15,49	1,71
Auslastung (tkm : Zugkm)	268,00	280,00	298,00	306,38	2,81

1) Ohne Huckepackabgeltung

Die transportierten Mengen haben 1990 nur unbedeutend zugenommen. Erfreulich ist die Verbesserung der Ertragssituation in einem Markt, in dem die SBB einer harten Konkurrenz ausgesetzt sind. Dank vermehrter Kooperation mit Strassentransporturen sollte die Ertragslage weiter verbessert werden können.

Die optimistischen Mengenerwartungen des Voranschlags für Cargo Domizil wurden trotz guter Konjunkturlage klar unterschritten. Die Menge der transportierten Güter liegt sogar noch unter jener des Vorjahres. Die Bemühungen der SBB, diesem Angebot zu vermehrter Attraktivität zu verhelfen, zahlten sich bislang nicht aus. Obwohl der Gesamtertrag um 3,6 Prozent zunahm, bleibt die Kostendeckung von Cargo Domizil völlig ungenügend. Darum kann eine Weiterführung in der heutigen oder einer ähnlichen Form auch unter Berücksichtigung des hohen Akquisitionswertes für andere Transportleistungen der SBB nicht mehr begründet werden. Sollten auch die weiteren Rationalisierungsberühungen und Reorganisationsen keine Erfolge zeigen, ist die Zukunft dieses Angebotssegmentes generell zu über-

denken. Die SBB haben dieser Forderung im Gesamtkonzept CARGO 2000 Rechnung zu tragen.

134 Personal

Der Personalaufwand beansprucht 56 Prozent des gesamten Aufwandes. Vom Aufwandswachstum entfielen rund 59 Prozent auf diese Position. Der starke Anstieg ist auf die Teuerung und auf Personalmassnahmen des Bundes zurückzuführen. Dass die Abweichung gegenüber dem Voranschlag nur unbedeutend ausfiel, ist auf den Personalunterbestand zurückzuführen. Trotzdem konnte die Personalknappheit etwas entschärft werden. Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Bestand um 356 Personen erhöht.

Mit dem hohen Personalbestand wirken sich die aktuellen Lohnentwicklungen auf die SBB besonders nachhaltig aus. Es geht deshalb darum, strategische Ueberlegungen zur heutigen Personalintensität zu machen. Mögliche Lösungen können sich auch positiv auf die zurzeit hohe Arbeitsbelastung des Personals auswirken.

135 Investitionen

Gesamthaft investierten die SBB im vergangenen Jahr 1932,2 Millionen Franken. Dies entspricht über 300 Millionen Franken mehr als 1989. Neben den ordentlichen Investitionen investierten die SBB in BAHN 2000, den Transitkorridor Schiene/Strasse und in sonstige Konzepte (wie CARGO X Pilotbetrieb). Ein weiterer Teil geht auf Bestellungen Dritter zurück.

Die Vorgabe des Bundesrates, 1990 für ordentliche Investitionen die Grenze von netto 1550 Millionen Franken nicht zu überschreiten und zudem die Ueberschreitung aus dem Vorjahr wenigstens teilweise zu kompensieren, konnte grundsätzlich eingehalten werden. Das ausgewiesene Ergebnis von 1575,6 Millionen Franken beinhaltet Landkäufe für BAHN 2000. Diese werden dem Projekt dann zugeschrieben, wenn konkrete Bedürfnisse auftreten. Das Land wird aber mit Sicherheit grösstenteils von BAHN 2000 beansprucht, so dass die SBB den Investitionsplafonds tatsächlich unterschritten haben.

Die Zuteilung bestimmter Projektteile entweder zu den ordentlichen Investitionen oder zu BAHN 2000 ist nicht immer eindeutig. Der Investitionsplafonds erhöht darum den Druck, Mittel von BAHN 2000 in Anspruch zu nehmen. Festzuhalten bleibt, dass die Investitionen für BAHN 2000 von 74,5 Millionen Franken um über 33 Prozent höher ausfielen als budgetiert. Die SBB haben jedoch in der Zwischenzeit ihr Investitionsmanagement verfeinert, so dass in Zukunft auch die BAHN 2000-Budgetwerte eingehalten werden können. Wir erwarten für die nächsten Perioden folglich aussagekräftigere Voranschlagszahlen, die eine echte Orientierung zulassen.

136 Die Kritik am Leistungsauftrag 1987

Der heutige Leistungsauftrag (LA) ist verschiedentlich kritisiert worden, weil er zu kompliziert und nur schwer verständlich sei. Offenkundig ist auch, dass die in den geltenden LA

gesetzten Erwartungen nicht erfüllt werden konnten. Ein neuer Leistungsauftrag wird deshalb mit einer gewissen Dringlichkeit immer wieder gefordert.

Der Grundsatz, wonach der Bund die Infrastrukturverantwortung trägt und die SBB für den Betrieb zuständig sind, bringt verschiedene Vorteile. Die Infrastrukturaufwendungen wie Zins-, Abschreibungs- und Unterhaltsaufwand werden voll der Infrastrukturerfolgsrechnung belastet und den SBB als Ertrag gutgeschrieben. Mit andern Worten: Die SBB werden durch die Infrastrukturkosten in ihrer Unternehmenserfolgsrechnung nicht belastet.

Stärker als bisher muss der neue Leistungsauftrag die Verantwortung der SBB nicht nur für die Unternehmensziele an sich aufzeigen, sondern auch deren Auswirkungen auf die finanzielle Belastung des Bundes. Die genaue Offenlegung sämtlicher, von den SBB verursachten Kosten muss sichergestellt bleiben. Nur dies ermöglicht neben der unternehmerischen auch eine umfassende politische Beurteilung der Aktivitäten der SBB. Der Frage, was die SBB unter Berücksichtigung all ihrer Vorteile kosten sollen, kommt zentrale Bedeutung zu.

2 Besonderer Teil

21 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Die Unternehmenserfolgsrechnung der SBB enthält folgende Leistungen des Bundes:

Tabelle 7

Finanzielle Leistungen des Bundes	1987	1988	1989	1990
	in Millionen Franken			
Ordentliche SBB-Gesetzgebung				
- regionaler Personenverkehr	495	514	523	550
- Hucklepackverkehr 1)	15	34	36	42
- Infrastrukturleistung 2)	576	748	848	1053
	1086	1296	1407	1645
Andere Bundesbeschlüsse				
- Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr	55	59	57	57
- Autoverlad Simplon	1	1	1	1
Total	1142	1356	1465	1703

1) 1988 inkl. Zusatzbestellung

2) Erscheint in der Bundesfinanzrechnung ein Jahr später

Die Infrastrukturleistung wird vom Bund im Folgejahr ausbezahlt. Der in der Finanzrechnung des Bundes enthaltene Gesamtbetrag weicht deshalb im Vergleichsjahr vom Total der Tabelle 7 ab. Unter Berücksichtigung der zeitverschobenen Auszahlung weist die Finanzrechnung des Bundes folgende Beträge aus:

- 1988 1184 Millionen Franken
- 1989 1365 Millionen Franken
- 1990 1499 Millionen Franken

22 Rechtsgrundlagen

Nach Artikel 7 Buchstabe c des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944 (SR 742.31) müssen Jahresrechnungen und Geschäftsbericht der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreitet werden.

Die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987

1. Die Ergebnisse der Investitionsrechnung beeinflussen die Unternehmenserfolgsrechnung nur indirekt. Sie liefert lediglich die Grunddaten für die jährlichen Folgekosten der Investitionen (Zinsen und Abschreibungen).
2. Nach dem Leistungsauftrag 1987 trägt der Bund die Aufwendungen für die Infrastruktur (Zinsen, Abschreibungen, Unterhalt). Die SBB haben sich mit dem sogenannten Infrastrukturbeitrag an diesen Aufwendungen zu beteiligen.

Da die SBB die gesamten Anlagen abschreiben und unterhalten, sowie die für die Investitionen notwendigen Fremdmittel aufnehmen und verzinsen, fällt der gesamte Aufwand vorerst in ihrer Unternehmenserfolgsrechnung an (1). Der Anteil der Abschreibungen, Zinsen und des Unterhalts für die Infrastruktur werden in einem zweiten Schritt der Infrastrukturerfolgsrechnung (2) belastet. Gleichzeitig wird dieser Betrag auf der Ertragsseite der Unternehmenserfolgsrechnung (3) gutgeschrieben.

Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird alle drei Jahre mit dem Voranschlag festgelegt. Der Infrastrukturbeitrag bedeutet für die SBB und somit für ihre Unternehmenserfolgsrechnung einen Aufwand (4), für die Infrastrukturerfolgsrechnung dagegen einen Ertrag (5). Die Infrastrukturleistung des Bundes (6) ist die Saldogröße zwischen dem Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung und dem Beitrag der SBB.

Die nachstehende Darstellung zeigt die Rechnungsablage von Unternehmens- und Infrastrukturerfolgsrechnung insgesamt (Rechnung 1990 in Mio. Fr.).

Unternehmenserfolgsrechnung

Aufwand 1)	(5363,9)
Personalaufwand	An- teile (1089,5)
Sachaufwand	
Abschreibungen	
Zinsen	
Grossunterhalt	
Uebriger Aufwand	
Infrastrukturbeitrag 4)	(37)
Ertragsüberschuss	

Ertrag	(5366,6)
Personen-/Güterverkehr	
Abgeltung	
Nebenertrag	
Eigenleistungen (Investitions- rechnung, Lager)	
Uebriger Ertrag	
Leistungen für die Infrastruk- turerfolgsrechnung 3)	(1089,5)
Allfälliger Fehlbetrag --	

Infrastrukturerfolgsrechnung

Aufwand 2)	(1089,5)
Abschreibungen	
Zinsen	
Ord. und Grossunterhalt aus Investitionsaufträgen	

Ertrag	
Infrastrukturbeitrag SBB (37) 5)	
Infrastrukturleistungen Bund 6)	(Saldo: 1052,5)

Bundesbeschluss
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 7 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944¹⁾ über
die Schweizerischen Bundesbahnen,
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizeri-
schen Bundesbahnen für das Jahr 1990,
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 27. März 1991 an
den Bundesrat
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. April 1991²⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Die Jahresrechnungen 1990 und die Bilanz per 31. Dezember 1990 der Schwei-
zerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

² Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990
wird genehmigt.

Art. 2

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Refe-
rendum.

4643

¹⁾ SR 742.31

²⁾ BBl 1991 II 885

Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1990 vom 24. April 1991

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	91.029
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.06.1991
Date	
Data	
Seite	885-906
Page	
Pagina	
Ref. No	10 051 840

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.