

8141

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1961**

(Vom 4. November 1960)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 17. Oktober 1960 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1961 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 249 310 000 Franken, wovon 195 740 000 Franken für das ordentliche und 53 570 000 Franken für das ausserordentliche Bauprogramm. Vom Gesamtbetrag fallen 225 210 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 24 100 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 1 004 700 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 768 100 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 236 600 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 263 200 000 Franken, einem Aufwand von 244 920 000 Franken und einem mutmasslichen Reingewinn von 18 280 000 Franken.

I. Allgemeines

Erstmals können die Bundesbahnen mit einem so hohen Betriebsertrag rechnen. Der allgemeinen Tendenz der Lohn- und Preisbewegung folgend, steigt auch der Betriebsaufwand an, jedoch für 1961 voraussichtlich nicht im gleichen Ausmass wie der Ertrag. Zu der optimistischen Budgetierung der Erträge sehen

sich die Bundesbahnen angesichts der Entwicklung der Verkehrseinnahmen seit Jahresfrist berechtigt, wenngleich die Verkehrsmengen im Personenverkehr sinkende Tendenz aufweisen. Dieser Ausfall konnte jedoch bis zum August dieses Jahres durch höhere Einnahmen infolge der auf 1. Oktober 1959 in Kraft getretenen Tarifierhöhung mehr als ausgeglichen werden. Im Güterverkehr dagegen ist schon seit über einem Jahr mengen- und einnahmenmässig eine starke Belegung eingetreten, die besonders auf den erhöhten Import- und Transitverkehr zurückzuführen ist. Am 1. Mai 1960 wurde der Schweizerische Güterverkehrsverband aufgelöst. Für die Bundesbahnen wird sich dadurch die Konkurrenz im Güterfernverkehr verschärfen. Dieser Konkurrenzdruck dürfte sich allerdings erst bei einem Rückgang der Transporte vom Ausland her empfindlich auf die Ertragslage der Bundesbahnen auswirken.

Der Betriebsaufwand ist ebenfalls in ständigem Steigen begriffen. Der Personalaufwand und der Sachaufwand teilen sich fast gleichmässig in die veranschlagte Erhöhung für 1961 gegenüber dem effektiven Aufwand für 1959. Die von den Personalverbänden angemeldeten Personalbegehren sind im Voranschlag nicht berücksichtigt. Auch von der Preisseite her ist wegen der gegenwärtigen wirtschaftlichen Überexpansion mit gewissen Kostenerhöhungen zu rechnen, die schwer abzuschätzen sind.

II. Bauvoranschlag

Dieser enthält die Aufwendungen für die Erneuerung, den Umbau und die Vermehrung der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Die gesamte Bauvoranschlagssumme erreicht den Betrag von 251,8 Millionen Franken (Vorjahr 235,0 Millionen Franken), wovon auf das ordentliche Programm 193,2 Millionen Franken, auf das ausserordentliche Programm 55,6 Millionen und auf Unvorhergesehenes 3 Millionen Franken entfallen. Aus der allgemeinen Baurücklage wird eine Entnahme von 2,5 Millionen Franken vorgesehen, die im wesentlichen den für das Jahr 1961 zu erwartenden nicht aktivierbaren Bauaufwendungen des ausserordentlichen Bauprogramms entspricht. Von den Nettobauaufwendungen von 249,3 Millionen Franken entfallen 225,2 Millionen Franken auf wertvermehrnde Anlagen und 24,1 Millionen Franken auf nicht wertvermehrnde Aufwendungen, die in den Unterhaltskosten des Betriebsvoranschlages enthalten sind. Erstmals sind die Kosten für die Oberbauerneuerungen mit gebrauchtem Material nicht mehr im Bauvoranschlag, sondern im Betriebsvoranschlag enthalten. Dadurch ist der Gesamtbetrag der nicht aktivierbaren Bauaufwendungen im Bauvoranschlag zurückgegangen. Der Totalbetrag des Kapitels Erneuerungen von Geleisen und Weichen blieb jedoch im Bauvoranschlag 1961 gegenüber dem Vorjahr wegen der höheren Oberbaumaterialpreise praktisch unverändert.

Die Finanzierung der Bauaufwendungen ist wie folgt gedacht. Von den Nettobauaufwendungen werden 157,7 Millionen Franken durch eigene Mittel finanziert werden, während 91,6 Millionen Franken durch neues Kapital aufgebracht werden müssen. Die tatsächliche Verschuldung der Bundesbahnen

wird Ende 1961 rund 2260 Millionen Franken erreichen, bei einem gesetzlichen Schuldenplafond von 2567 Millionen Franken (einschliesslich der für das ausserordentliche Bauprogramm vorgesehenen Schuldenerhöhung um 500 Mio Fr.). Um der vorherrschenden Überkonjunktur besonders im Baugewerbe und der damit verbundenen Gefahr der Inflation entgegenzuwirken, haben wir die SBB, die PTT und die Departemente des Bundes mit Schreiben vom 2. September 1960 angewiesen, im Rahmen des Möglichen eine zurückhaltende Investitionspolitik zu betreiben. Da die Bundesbahnen trotz der neuen Darstellungsweise des Bauvoranschlages gegenüber dem Voranschlag 1960 eine Erhöhung der Bauaufwendungen von 16,8 Millionen Franken vorsehen, haben sie in ihrem Bericht die Steigerung des Bauaufwandes eingehend begründet. Von den gesamten Bauaufwendungen entfallen nur etwa 20 Prozent auf die in erster Linie unter die Konjunkturlenkungsmassnahmen fallende Bauwirtschaft; 40 Prozent der Aufträge gehen an die Fahrzeugindustrie, die diese ohne Kapazitätserweiterung ausführen kann; die Schienen- und Schwellenkäufe im Ausland beanspruchen 10 Prozent der Voranschlagssumme, ebensoviel betreffen die Arbeitsleistungen des eigenen Personals, und die restlichen 20 Prozent Aufträge verteilen sich auf zahlreiche, auf Eisenbahnanlagen spezialisierte Unternehmungen, die keineswegs überbeschäftigt sind. Trotzdem werden die Bundesbahnen voraussichtlich Arbeiten in der Grössenordnung von rund 4 Millionen Franken im Sinne unserer Weisungen zurückstellen. Den Abstrich auf den einzelnen Voranschlagsobjekten im gegenwärtigen Zeitpunkt schon zu bestimmen, erlaubt der derzeitige Stand der Planung nicht.

Nach dem Bericht der Bundesbahnen zum Bauvoranschlag 1961 sind die Mehraufwendungen des ordentlichen Programms gegenüber dem Voranschlag 1960 und dem Normalprogramm von 180 Millionen Franken im wesentlichen auf folgende drei Positionen zurückzuführen.

- Bau einer neuen elektrischen Stellwerkanlage mit Änderung der Geleiseanlagen in Lausanne (3 Mio Fr.). Wegen der im Jahre 1964 stattfindenden Landesausstellung müssen diese Arbeiten vorzeitig ausgeführt werden.
- Aufstellung einer Frequenz-Umformergruppe im Unterwerk Rapperswil (5 Mio Fr.). Diese Anlage ist ein Teil der Massnahmen zur Verbesserung der Energieversorgung, wie sie infolge der starken Verkehrszunahme und des dadurch bedingten vermehrten Bedarfs dringend notwendig geworden ist.
- Anschaffung von weitem Ae6/6-Lokomotiven für den Gotthardverkehr (6 Mio Fr.). Die Vermehrung ist wegen des ausserordentlichen starken Verkehrs über den Gotthard unaufschiebbar.

Schliesslich setzen sich die Mehraufwendungen beim ausserordentlichen Programm wie folgt zusammen: Für den Bahnhofumbau Bern und die Stellwerkanlage Zürich (als erste Etappe der Bahnhöferweiterung Zürich) sind pro 1961 um je 1,3 Millionen Franken höhere Aufwendungen vorgesehen. Für den Rangierbahnhof Basel Muttentz II sind erstmals 1,5 Millionen Franken veranschlagt.

Die Frage der Aufhebung von Niveauübergängen hat auch die eidgenössischen Räte wiederholt beschäftigt. Die Öffentlichkeit ist durch die vielen Unfälle, die trotz der reglementarischen Signalisierung an Niveauübergängen vorkommen, beunruhigt und verfolgt aufmerksam die von den SBB und den kantonalen Behörden getroffenen Vorkehren zum Schutze der Benutzer der Kreuzungen von Bahn und Strasse. Die Bundesbahnen legen Wert darauf festzuhalten, dass sie bisher zur Aufhebung von Niveauübergängen stets Hand geboten und in keinem Fall die Verwirklichung wegen der Kostenfrage verunmöglicht oder auch nur verzögert hätten. Wir unterstützen auf jeden Fall alle Massnahmen zur bessern Sicherung oder zur Aufhebung von Niveauübergängen. Wir haben das Post- und Eisenbahndepartement beauftragt, unter Mitarbeit aller beteiligten Behörden des Bundes und der Kantone, der Bahnverwaltungen sowie Strassenverkehrsverbände, dem Bundesrat Massnahmen zur Beschleunigung der Sanierung von Niveauübergängen vorzuschlagen.

Die Bauten für die Aufhebung von Niveauübergängen sind indessen nicht in den Bauvoranschlag einbezogen, da sie ausserhalb desselben aus der besondern «Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse» finanziert werden. Diese Rücklage beläuft sich Ende 1959 auf 23,5 Millionen Franken; im vorliegenden Voranschlag ist eine weitere Speisung dieser Reserve um 8 Millionen Franken vorgesehen. An den zur Zeit laufenden Bauarbeiten und Projektierungen zur Aufhebung von Niveauübergängen sind die Bundesbahnen mit 15,7 Millionen Franken beteiligt. Damit können 89 Niveauübergänge beseitigt werden.

Für die Erläuterungen zu den einzelnen Kapiteln des Bauvoranschlages 1961 verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates der Bundesbahnen.

III. Der Betriebsvoranschlag

Der veranschlagte Betriebsertrag von 1 004 700 000 Franken ist um 43,8 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1959, woran die Verkehrseinnahmen mit 46,0 Millionen Franken beteiligt sind, während bei den «Verschiedenen Erträgen» mit 2,2 Millionen Franken weniger gerechnet wird. Beim Betriebsaufwand in der Höhe von 768,1 Millionen Franken werden Mehrkosten von 27,5 Millionen Franken veranschlagt, so dass im Vergleich zum Ergebnis des Jahres 1959 ein um 16,3 Millionen Franken höherer Betriebsüberschuss, nämlich 236,6 Millionen Franken, erwartet wird.

Die Schätzung der Verkehrseinnahmen fusst auf den tatsächlich erzielten Einnahmen des Jahres 1959 und der ersten sieben Monate des Jahres 1960. Im Personenverkehr rechnen die Bundesbahnen mit Mehreinnahmen von 19,7 Millionen Franken infolge der auf 1. Oktober 1959 erfolgten Tarifierhöhung. Im Gepäck und Expressgutverkehr werden dank der Tarifierhöhung Mehreinnahmen von 4,6 Millionen Franken erwartet, der Postverkehr soll 1,7 Millionen Franken mehr abwerfen, während im Tierverkehr mit einem leichten Rückgang von 0,3 Mil-

tionen Franken gerechnet wird. Der grösste Mehrertrag in den verschiedenen Verkehrssparten wird im Güterverkehr mit 20,2 Millionen Franken erwartet.

Die Steigerung des Betriebsaufwandes ist auf den höheren Personalaufwand von 9,2 Millionen Franken, auf den vermehrten Sachaufwand von 8,3 Millionen Franken und auf den Posten «Unvorhergesehenes» von 10 Millionen Franken zurückzuführen. Die höhere Veranschlagung der Betriebsaufwendungen ist nebst den vermehrten Personalkosten durch grössere Anschaffungen moderner Hilfsmittel für den Gepäck- und Güterumschlag, den erhöhten Energiebedarf für die Zugförderung (zur Hälfte kompensiert durch den Minderbedarf an festen Treibstoffen) und die gestiegenen Unterhaltskosten begründet.

IV. Personalaufwand und Personalbestand

Der Personalaufwand, als wichtigster Kostenfaktor, wird jeweils im Voranschlag der Bundesbahnen einer besondern Würdigung unterzogen. Für den gesamten Personalaufwand, einschliesslich der Aufwendungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung, werden 591,6 Millionen Franken veranschlagt, was gegenüber der Rechnung 1959 eine Erhöhung um 8,9 Millionen Franken ausmacht. Hievon entfallen hauptsächlich auf die Zunahme des Bestandes an eigenem Personal 6,5 Millionen Franken, auf höhere Durchschnittsbezüge 7,7 Millionen Franken, auf die Auswirkungen der Beamtenordnung vom 10. November 1959 1,2 Millionen Franken, auf die Beiträge an die Invalidenversicherung und die Erwerbsersatzordnung 1,7 Millionen Franken. Dieser voraussichtlichen Erhöhung der Ausgaben stehen Minderausgaben von 9,1 Millionen Franken gegenüber aus dem Wegfall von Einmaleinlagen in die Pensions- und Hilfskasse.

Dem Personalaufwand liegen nachstehende Personalbestände zugrunde: Eigenes Personal 40 194, was gegenüber 1959 einer Zunahme von 630 Mann entspricht. Die Unternehmerarbeiter sollen um 143 Mann auf einen Bestand von 944 Mann zurückgehen. Der Bestand an eigenem Personal und Unternehmerarbeitern zusammen wird also auf 41 138 Köpfe veranschlagt oder 487 Mann mehr als im Jahre 1959; davon entfallen auf den Stationsdienst 289 Mann und auf den Baudienst 136 Mann. Auch sollen gegenüber 1959 95 Lehrlinge mehr eingestellt werden. Die übrigen Dienste werden alle mit weniger Personal (-59) auskommen als im Jahre 1959. Der höhere Personalbestand wird von den Bundesbahnen vor allem auf die vermehrten Betriebs- und Verkehrsleistungen, die Verkürzung der Arbeitszeit, die 1959 noch nicht voll zur Auswirkung kam, zurückgeführt. Beim Baudienst wirken sich zudem das erhöhte Bau- und Unterhaltsprogramm sowie die arbeitsintensivere Wartung der modernen Anlagen aus.

V. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt im Vergleich zur Rechnung 1959 folgendes Bild:

	Rechnung 1959	Voranschlag 1961	Unterschied 1959/61
	in Millionen Franken		
Gesamter Ertrag (Betriebsüberschuss und übriger Ertrag)	247,0	263,2	+16,2
Gesamter ordentlicher Aufwand	229,5	236,9	+ 7,4
Ertragsüberschuss	17,5	26,3	+ 8,8
Ausserordentlicher Aufwand:			
Zuweisung an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse	8,0	8,0	—
Reingewinn des Jahres	9,5	18,3	+ 8,8

Die ordentlichen Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen werden mit 116,7 Millionen Franken angenommen. Gegenüber 1959 weisen sie eine Erhöhung von 11,1 Millionen Franken auf, die durch die stark angestiegenen Anlagenwerte bedingt ist.

Die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Oberbau und den Fahrzeugen werden sich für 1961 auf 16,0 Millionen Franken gegenüber 20 Millionen Franken in der Rechnung 1959 belaufen. Nach dem Reglement über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung vom 1. Oktober 1951 sind die Grundlagen der Abschreibungsordnung spätestens alle 10 Jahre, mithin auf Ende 1960, zu überprüfen. Daraus können sich noch Änderungen in der Höhe der veranschlagten Abschreibungen ergeben.

Wegen der steigenden Beanspruchung von Fremdkapital für die Baufinanzierung wird gegenüber 1959 eine Erhöhung der Kapitalkosten von 2,7 Millionen Franken veranschlagt.

Der erwartete Ertragsüberschuss erlaubt, eine weitere Zuweisung von 8 Millionen Franken an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse vorzusehen. Aus dem erwarteten Reingewinn von 18,3 Millionen Franken wären vorerst 8 Millionen Franken als Einlage der gesetzlich vorgeschriebenen Reserve zuzuführen, weitere 8 Millionen oder 2 Prozent sind für die Verzinsung des Dotationskapitals vorzusehen, und über die Verwendung der restlichen 2,3 Millionen Franken hätte die Bundesversammlung zu beschliessen.

Für die Einlage in die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge muss die Voraussetzung noch geschaffen werden, weil der gesetzliche Höchstbestand dieser Reserve, nämlich 20 Prozent des Dotationskapitals oder 80 Millionen Franken, in der Rechnung 1960 vermutlich erreicht wird. Die Bundesbahnen denken an den Erlass eines Bundesbeschlusses, der gestatten sollte, Aufwendungen der aus den Abschreibungen zu finanzierenden Bauten auf das ausserordentliche Bauprogramm zu übertragen, um die Limiten des zulässigen Schuldenplafonds nicht zu überschreiten. Das Post- und Eisenbahndepartement wird

in diesem Zusammenhang auch die von den Bundesbahnen weiter aufgeworfene Frage einer Erhöhung des Dotationskapitals prüfen, wobei auch die Begrenzung der gesetzlichen Reserve erweitert würde. Der heute vorgeschriebene Höchstbestand dieser Reserve steht nicht mehr in einem angemessenen Verhältnis zur Kapitalstruktur der Bundesbahnen.

VI. Schlussbemerkungen und Antrag

Die Bundesbahnen dürfen sich bei ihrer optimistischen Einschätzung der Verkehrseinnahmen auf die allgemein günstige Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung stützen. Immerhin setzt der freie, nicht durch Vereinbarungen gemilderte Wettbewerb zwischen Bahn und Strassentransportgewerbe im Güterverkehr die Bahnen einem verstärkten Druck aus. Dieser wird bei der heutigen Konjunkturlage erträglich sein. Andererseits werden die Bundesbahnen im Hinblick darauf, dass sie schon im Jahre 1960 keinen Anteil am Aufschwung des Reiseverkehrs mehr hatten, die Personenverkehrseinnahmen kaum zu steigern vermögen, zumal die Tarifierhöhung ihre volle Auswirkung schon entfaltet hat. Dagegen wird den veränderten Konkurrenzverhältnissen im Güterverkehr durch eine Tarifanpassung Rechnung getragen werden müssen. Nach wie vor ist es Pflicht der Bundesbahnen, technisch auf der Höhe zu bleiben, um den Anforderungen der Bahnkundschaft hinsichtlich Reisesicherheit und Komfort sowie rascher Güterverkehrsbedienung gerecht zu werden. Um andererseits die Wirtschaftlichkeit der Leistungen zu erhöhen, bedarf es immer neuer, auf Rationalisierung gerichteter Anstrengungen. Dem hauptsächlich durch die höheren Betriebs- und Verkehrsleistungen zutage getretenen fühlbaren Personalmangel, besonders im Stations- und Baudienst, wird durch eine Erhöhung der Bestände zu begegnen versucht.

Ein ernstes Problem bildet sodann die Personalrekrutierung. Es wird immer schwieriger, geeignetes Personal für den schweren und verantwortungsvollen Beruf eines Eisenbahners zu finden. Ein weiteres grosses Problem harret der Lösung. Die betriebsnotwendigen Bauten können bei weitem nicht vollständig aus eigenen Mitteln finanziert werden. Für die Restfinanzierung müssen sich die Bundesbahnen mit jährlich gegen 100 Millionen Franken neu verschulden. In einem Zeitraum von knapp vier Jahren wird der gesetzliche Schuldenplafond von 2567 Millionen Franken erreicht sein. Es drängt sich deshalb die Frage auf, ob den Bundesbahnen nicht durch die Erhöhung des Dotationskapitals eine grössere Bewegungsfreiheit eingeräumt werden könnte. Auch würde damit das Finanzierungsverhältnis von Eigen- und Fremdkapital verbessert. Das Post- und Eisenbahndepartement wird diese Fragen prüfen und zu gegebener Zeit Antrag stellen.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen zu beantragen, den Vorschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. November 1960.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 17. Oktober 1960,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 4. November 1960,

beschliesst:

Einzigter Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von netto 249 310 000 Franken, wovon 195 740 000 Franken für das ordentliche und 53 570 000 Franken für das ausserordentliche Bauprogramm. Vom Gesamtbetrag fallen 225 210 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 24 100 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung.
2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, mit einem Betriebsertrag von 1 004 700 000 Franken und einem Betriebsaufwand von 768 100 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 236 600 000 Franken.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei 263 200 000 Franken Ertrag und 244 920 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Reingewinn von 18 280 000 Franken.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 (Vom 4. November 1960)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1960
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8141
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.11.1960
Date	
Data	
Seite	1227-1234
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 132

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.