7724

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959

(Vom 14. November 1958)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 27.Oktober 1958 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1959 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

- den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 285 960 000 Franken, wovon 191 000 000 Franken auf das ordentliche und 44 960 000 Franken auf das ausserordentliche Bauprogramm entfallen. Vom Gesamtbetrag sollen 204 620 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 31 340 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung gehen;
- 2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 896 300 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 726 200 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 170 100 000 Franken;
- 3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 196 510 000 Franken, einem Aufwand von 227 230 000 Franken und einem mutmasslichen Fehlbetrag von 30 720 000 Franken.

Nachfolgend geben wir Ihnen einen kurzen Überblick über die einzelnen Voranschläge.

I. Allgemeines

Das hervorstechendste Merkmal des durch die Bundesbahnen für das Jahr 1959 unterbreiteten Voranschlages ist, dass die Gewinn- und Verlustrechnung der kommenden Rechnungsperiode erstmals wieder mit einem Fehlbetrag rechnet. Wer die Entwicklung unserer Bahnen in letzter Zeit näher verfolgt hat, wird dadurch kaum überrascht. Schon im Monat Oktober 1957 begann der Güterverkehr abzuflauen, was seither anhielt und befürchten liess, dass die Reihe der guten Jahresabschlüsse der Bundesbahnen zu Ende gehen könnte, um so mehr als die Ertragsüberschüsse stets relativ gering waren. Es bedurfte nur eines leichten Ertragsrückganges oder eines weiterhin steigenden Aufwandes, um den Überschuss in einen Fehlbetrag zu verwandeln. Da ausserdem die Güterverkehrseinnahmen das finanzielle Rückgrat der Bundesbahnen bilden, mussten diese auf einen Rückgang des Gesamtgüterverkehrs besonders empfindlich reagieren.

Die am schwierigsten zu bestimmende Komponente des Voranschlages bilden erfahrungsgemäss die Verkehrseinnahmen. Wie kaum eine andere Unternehmung sind die Bundesbahnen vom allgemeinen wirtschaftlichen Geschehen abhängig, wirken sich doch die konjunkturellen Schwankungen sofort auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen und damit auf die Einnahmen aus. Eine Prognose für die künftige Entwicklung des Verkehrsvolumens ist deshalb weitgehend mit einer Konjunkturprognose überhaupt identisch und stösst auf die gleichen Schwierigkeiten. Der von den Bundesbahnen eingeschlagene Weg, sich einer Voraussage überhaupt zu enthalten und sich in bezug auf die Einnahmenerwartungen an die approximativen Ergebnisse der dem Voranschlag unmittelbar vorausgegangenen zwölf Monate anzulehnen, dürfte einer vorsichtigen Budgetierung entsprechen, da verschiedene Indizien auf ein leichtes Wiederansteigen des Verkehrs hindeuten.

Gegenüber einer leichten Verbesserung der Einnahmen im Personenverkehr um 2,6 Millionen Franken wird ein Ausfall im Gesamtgüterverkehr von 42,6 Millionen Franken erwartet. Unter Berücksichtigung einer leichten Verminderung der «Verschiedenen Betriebserträge» ergibt sich im Vergleich zur Rechnung 1957 ein um 40,1 Millionen Franken verminderter Betriebsertrag, dem ein Mehraufwand von 57,4 Millionen Franken gegenübersteht. Diese beträchtliche Kostenvermehrung trotz niedriger veranschlagter Verkehrseinnahmen ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Einmal kommen in ihr die finanziellen Auswirkungen der jüngsten Änderungen des Beamtengesetzes sowie die ab 1. Januar 1958 stark erhöhten Mietansätze für fremde Güterwagen zum Ausdruck. Ferner fällt der Unterschied im Kostenniveau zwischen den Jahren 1957 und 1959 in Betracht. Ausschlaggebend ist schliesslich, dass eine rückläufige Entwicklung des Verkehrsvolumens bei der Eisenbahn nicht in der Weise eine Verminderung des Personalbestandes nach sich ziehen kann, wie dies bei einem Produktionsrückgang in anderen Unternehmungen möglich ist. Unabhängig vom Verkehr sind die Bundesbahnen auf eine verhältnismässig hohe Zahl stationären Personals angewiesen. Die Personalausgaben als weitaus wichtigster Aufwandposten bilden deshalb einen äusserst schwierig anzupassenden Ausgabenteil. Erfahrungsgemäss ist eine Anpassung jedenfalls nur in einem gewissen zeitlichen Abstand möglich.

Nachdem im Jahre 1957 noch ein Ertragsüberschuss von 75 Millionen Franken erzielt wurde und nunmehr für das kommende Jahr ein Defizit von 30,7 Millionen Franken budgetiert wird, beträgt die vergleichbare Verschlechterung des Budgets mehr als 100 Millionen Franken. Davon entfallen 40 Millionen Franken auf die zu erwartende Einbusse auf der Einnahmenseite und der Rest auf Mehraufwand. Dieses Missverhältnis gibt zu etwelchen Bedenken Anlass und macht es zur Pflicht, Mittel und Wege zu suchen, um wiederum einen Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben zu schaffen.

Die eigentliche Ursache dieser Verschlechterung dürfte in der steigenden Diskrepanz zwischen Aufwand und Ertrag zu suchen sein. Einige Indexzahlen dürften dies illustrieren (1938 = 100):

Fahrpreisindex						127 (September 1958)
Frachtenindex						124 (September 1958)
Index des Betriebsertrages.						277 (Voranschlag 1959)
Index des Betriebsaufwandes						316 (Voranschlag 1959)

Seit 1952 sind die Tarife stabil geblieben. Die gestiegene Nachfrage nach Verkehrsleistungen mit entsprechend gestiegenen Einnahmen sowie eine beträchtliche Produktivitätssteigerung vermochten in den letzten Jahren die Wirkungen dieser Kostenentwicklung aufzufangen. Da künftig mit verminderten Einnahmen gerechnet werden muss, eine entsprechende Reduktion des Aufwandes aber infolge der bereits angedeuteten, ausgesprochenen Fixkostenstruktur der Bahnen nicht möglich sein wird, ist nach Auffassung der Bundesbahnen eine vorsichtige Anpassung der Tarife spruchreif geworden.

Für 1959 kann der veranschlagte Fehlbetrag aus der gesetzlichen Reserve gedeckt werden, die Ende 1957 die Höhe von 56 Millionen Franken erreichte. Da diese durch das Defizit eines einzigen Jahres um mehr als die Hälfte beansprucht wird, dürfte, ohne geeignete Massnahmen, in absehbarer Zeit der Bund gestützt auf Artikel 16 des Bundesbahngesetzes in die Lücke treten müssen.

II. Bauvoranschlag

Dieser enthält die Aufwendungen für die Erneuerung, den Umbau und die Vermehrung der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Der vorgesehene Gesamtbetrag beläuft sich auf 235,9 Millionen Franken und hält sich damit annähernd im Rahmen des Vorjahresbudgets (233,6 Mio). Davon entfallen 191 Millionen Franken auf das ordentliche und 44,9 Millionen Franken auf das ausserordentliche Bauprogramm.

Dem ordentlichen Voranschlag in der Höhe von 191 Millionen Franken liegt ein langfristiges Bauprogramm zugrunde, das mit durchschnittlichen jährlichen Aufwendungen von 180 Millionen Franken rechnet.

Für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden ist ein Betrag von 40,1 Millionen Franken vorgesehen. An grösseren Bauten sei dabei der Ausbau der Bahnhöfe Sitten, Chiasso, Göschenen, Buchs SG, Horgen und Effretikon erwähnt. Insgesamt enthält das Budget 46 Bauvorhaben in der Grössenordnung von über 100 000 Franken.

Was die Aufhebung der Niveauübergänge anbetrifft, so sind wiederum 0,5 Millionen Franken für die Bahnverlegung zur Beseitigung von Niveauübergängen in Baden sowie 0,8 Millionen Franken für heute im einzelnen noch nicht festgelegte Bauten vorgesehen. Darüber hinaus kann der Kostenanteil der Bundesbahnen für andere, gemeinsam mit Kantonen und Gemeinden aufzuhebende Niveauübergänge aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene-Strasse finanziert werden, welche sich Ende 1957 auf 23 Millionen Franken belief.

Mit einem Betrag von 60 Millionen Franken halten sich auch die Ausgaben für Fahrzeuge wiederum im Rahmen des Vorjahres.

Im ausserordentlichen Bauprogramm im Betrage von 44,9 Millionen Franken sind die Ausgaben für das ausserordentliche Fahrzeugbeschaffungsprogramm sowie diejenigen für den Bau des Bahnhofs Bern (6 Mio) enthalten.

Die Finanzierung des veranschlagten Bauprogramms gestaltet sich wie folgt:

Von den 191 Millionen Franken des ordentlichen Voranschlags sind vorerst 31,3 Millionen als nicht aktivierbare Aufwendungen in Abzug zu bringen. Die verbleibenden 159,7 Millionen Franken sind gemäss Bundesbahngesetz durch Abschreibungen vom Anlagenvermögen aufzubringen. Im Voranschlag sind hiefür 126,3 Millionen Franken vorgesehen. Für die verbleibenden 33,4 Millionen Franken ist die Abschreibungs«reserve», bestehend aus den seit der Sanierung nicht reinvestierten, vorübergehend zur Schuldenrückzahlung verwendeten Abschreibungsmittel zu beanspruchen. Die erwähnten Mittel beliefen sich Ende 1957 auf 165,6 Millionen Franken. Da diese nicht mehr verfügbar sind, ist der erwähnte Betrag von 33,4 Millionen Franken dem Kapitalbedarf für das ausserordentliche Bauprogramm hinzuzufügen. Der Bedarf an neuem Kapital für Bauten und Anschaffungen beträgt somit insgesamt 78,3 Millionen Franken.

III. Voranschlag der Betriebsrechnung

Der geschätzte Betriebsertrag ist, wie erwähnt, um 40,1 Millionen Franken niedriger als in der Rechnung 1957, während beim Betriebsaufwand die Mehrkosten auf 57,4 Millionen Franken veranschlagt werden. Der zu erwartende Betriebsüberschuss bleibt somit um 97,5 Millionen Franken unter dem Ergebnis des Jahres 1957.

In Anlehnung an die Ergebnisse der Monate September 1957 bis August 1958 werden die Verkehrseinnahmen unter Berücksichtigung eines zu erwartenden, weiteren leichten Verkehrsrückganges auf 820 Millionen Franken veranschlagt. Gegenüber 1957 bedeutet dies eine Verminderung um 40 Millionen Franken.

Der veranschlagte Betriebsaufwand weist gegenüber der Rechnung 1957 eine Erhöhung von 57,4 Millionen auf 726,2 Millionen Franken auf. Davon ent-

fallen 44,6 Millionen auf Personalkosten, 2,8 Millionen auf Sachkosten und 10 Millionen auf «Unvorhergesehenes».

Der Personalaufwand als wichtigster Kostenfaktor der Bundesbahnen wird für das Jahr 1959 mit 571,1 Millionen Franken berechnet, was gegenüber der Rechnung 1957 eine Erhöhung von 48,7 Millionen Franken bedeutet. Darin ist den finanziellen Auswirkungen des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1958 betreffend die Änderung des Beamtengesetzes Rechnung getragen. Nicht berücksichtigt sind eine allfällige Erhöhung der Teuerungszulagen sowie die Aufwendungen für weitere noch hängige Reglementsrevisionen. Die Auswirkungen der Verkürzung der Arbeitszeit des Personals sind nicht im Personalaufwand, sondern in dem mit 10 Millionen Franken unter «Unvorhergesehenem» veranschlagten ausserordentlichen Betriebsaufwand enthalten.

Dem Personalaufwand liegen nachstehende Personalbestände zugrunde: Eigenes Personal: 39 338, was einer Zunahme von 259 Mann gegenüber der Rechnung 1957 entspricht. Die Unternehmerarbeiter erfahren eine Reduktion um 380 Mann auf 1046 Mann. Der Bestand an eigenem Personal und Unternehmerarbeitern wird also auf total 40 384 Mann veranschlagt, was gegenüber 1957 eine Verminderung um 71 Mann bedeutet.

IV. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt im Vergleich zur Rechnung 1957 folgendes Bild: Rechnung Voranschlag 1959 Millionen Pranken Gesamter Ertrag 294,6 196.5Gesamter ordentlicher Aufwand 219.6 227,2Ertragsüberschuss 75.0 30.7 Aufwandüberschuss. Ausserordentlicher Aufwand: Ausserordentliche Abschreibungen auf Materialvorräten 5,0 Bildung einer allgemeinen Baurücklage 40,0 Zuweisung an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse 6,0 Reingewinn des Jahres . . 24,0 Fehlbetrag 30.7

Die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Oberbau und den Fahrzeugen innerhalb der reglementarischen Abschreibungen von Anlagenvermögen machen im Voranschlag 1959 zusammen 19,3 Millionen Franken aus gegenüber 25,1 Millionen Franken in der Rechnung 1957. Der Minderaufwand dieser Abschreibungen erklärt sich dadurch, dass der Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den Wiederbeschaffungskosten bei unverändertem Preisniveau mit der fortschreitenden Erneuerung der Anlagen kleiner wird. Die zusätzlichen

Abschreibungen für die Fahrzeuge sind insofern vom Betriebsergebnis abhängig, als sie in Wegfall kommen, sofern die Bundesversammlung im Sinne von Artikel 16, Absatz 2, des Bundesbahngesetzes über die Deckung eines Fehlbetrages zu beschliessen hätte. Da für das kommende Jahr das Defizit aus der gesetzlichen Reserve gedeckt werden kann, konnten die zusätzlichen Abschreibungen in vollem Umfang in den Voranschlag aufgenommen werden.

V. Schlussbemerkungen und Antrag

Schon seit längerer Zeit äusserten die Bundesbahnen die Befürchtung, dass eine Verkehrseinbusse als Folge der Abschwächung der Hochkonjunktur, verbunden mit der oben dargelegten Kostensteigerung den bisher erzielten Reingewinn in ein Defizit umwandeln würde. Diese Befürchtung findet im Voranschlag für das Jahr 1959 ihren Niederschlag.

Wenn trotz der anhaltenden starken Motorisierung im Personenverkehr mit einer leichten Zunahme gerechnet werden darf, so ist dies im wesentlichen auf die immer noch gute Wirtschaftslage, auf ein allgemein gesteigertes Reisebedürfnis sowie auf eine für den Fremdenverkehr günstig lautende Prognose zurückzuführen.

Der empfindliche Verkehrsrückgang im Güterverkehr kann kaum allein mit einer Rückbildung der Wirtschaftskonjunktur erklärt werden, da sich diese in unserem Lande bisher in engen Grenzen gehalten hat. Es dürfte sich in ihr auch die sich stets verstärkende Konkurrenz des Lastwagenverkehrs spiegeln. Übrigens handelt es sich um eine bei allen europäischen Bahnen zu beobachtende Erscheinung.

Die Bundesbahnen dürfen nicht dauernd defizitär werden. Es gilt, keine Möglichkeit unausgeschöpft zu lassen, das Missverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu beseitigen.

Über den einzuschlagenden Weg dürften die Meinungen auseinandergehen. Da die Reserven der Bundesbahnen bei einer Inanspruchnahme, wie sie das vorliegende Budget vorsieht, bald erschöpft sein werden, wird es gemäss Bundesbahngesetz Aufgabe der Bundesversammlung sein, bei künftigen Defiziten anlässlich der Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung zu befinden. Nach Auffassung der Bundesbahnen ist der Zeitpunkt einer Tariferhöhung gekommen, so dass sich der Bundesrat in absehbarer Zeit mit diesem Problem zu befassen haben wird. Das Heil wird allerdings kaum davon allein erwartet werden dürfen. Vielmehr wird man, bei aller Anerkennung der bereits erzielten Erfolge, die Rationalisierungsbestrebungen in allen Sparten des Betriebes fortsetzen und intensivieren müssen. Besondere Beachtung ist dabei der Entwicklung des Personalbestandes zu schenken. Erwähnt sei ferner die im Eisenbahngesetz auch für die Bundesbahnen vorgesehene Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten, die gegenwärtig zwischen Bundesbahnen und Bundesbehörden geprüft wird. In absehbarer Zeit wird man sich auch darüber schlüssig werden müssen, ob der zurzeit auf dem

Wege vertraglicher Verständigung zwischen den Bahnen und dem Strassentransportgewerbe angestrebte Ausgleich der Interessen noch den davon erhofften Erfolg erwarten lässt.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen zu

beantragen:

den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 14. November 1958.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Holenstein

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss

betreffend

den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27.Oktober 1958,

in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. November 1958,

beschliesst:

Einziger Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

- Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 235 960 000 Franken für das ordentliche und 44 960 000 Franken für das ausserordentliche Bauprogramm. Vom Gesamtbetrag fallen 204 620 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung 31 340 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung.
- 2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend bei 896 300 000 Franken Betriebsertrag und 726 200 000 Franken Betriebsaufwand mit einem Betriebsüberschuss von 170 100 000 Franken.
- 3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei 196 510 000 Franken Ertrag und 227 230 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 30 720 000 Franken.

4132

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959 (Vom 14. November 1958)

In Bundesblatt

Dans Feuille fédérale

In Foglio federale

Jahr 1958

Année Anno

Band 2

Volume Volume

Heft 46

Cahier

Numero

Geschäftsnummer 7724

Numéro d'affaire

Numero dell'oggetto

Datum 20.11.1958

Date

Data

Seite 1392-1399

Page

Pagina

Ref. No 10 040 391

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.