

**Botschaft
zum Voranschlag 1979 der Schweizerischen Bundesbahnen**

vom 1. November 1978

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen eine Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

1. November 1978

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Ritschard
Der Bundeskanzler: Huber

Übersicht

Der Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen beruht auf der Annahme, dass die wirtschaftliche Entwicklung keine ins Gewicht fallende Zunahme der Verkehrsmengen und der entsprechenden Erträge erwarten lässt. Da der Gesamtaufwand trotz einschneidenden Budgetvorgaben und einer strengen Kostenkontrolle weiterhin leicht zunehmen wird, dürfte der mutmassliche Fehlbetrag mit 681,7 Millionen Franken praktisch auf dem Niveau des Jahres 1977 (688,3 Mio. Fr.) liegen.

Im Personensektor kann mit einer bescheidenen Zunahme des Einzel- und Gruppenreiseverkehrs gerechnet werden. Im Güterverkehr vermag der Ertragszuwachs der mengenmässigen Zunahme weiterhin nicht zu folgen. Der schweizerische Wagenladungs- und der Transitverkehr dürften leicht ansteigen. Durch Kürzung der Investitionen und durch eine weitere Senkung des Personalbestandes kann der Kostenanstieg in engen Grenzen gehalten werden.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 12. Oktober 1978 den Voranschlag und den Bericht für das Jahr 1979 eingereicht. Wir berichten im folgenden über den Voranschlag der Baurechnung (746 Mio. Fr.), der Betriebsrechnung (Betriebsüberschuss 48,5 Mio. Fr.) und der Gewinn- und Verlustrechnung (Fehlbetrag 681,7 Mio. Fr.).

12 Baurechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
	in Millionen Franken						
Anlagen und Einrichtungen	492,4	557,8	618,3	576,1	597,1	620,9	571,4
- Um- und Ausbau von							
Bahnanlagen	405,1	453,5	504,6	473,9	497,9	485,9	470,3
Kraftwerke	65,6	80,1	87,4	71,5	74,1	82,0	65,5
Werkstätten	13,0	14,7	14,3	19,8	16,5	27,8	21,7
Verschiedenes	8,7	9,5	12,0	10,9	8,6	25,2	13,9
Fahrzeuge	221,5	248,7	212,7	289,3	220,3	168,1	169,6
Unvorhergesehenes	-	-	-	-	-	5,0	5,0
Total	713,9	806,5	831,0	865,4	817,4	794,0	746,0

Der Bauvoranschlag 1979 liegt um 48 Millionen Franken unter dem Budget des laufenden Jahres. Diese Reduktion wurde insbesondere durch Kürzung der für Anlagen und Einrichtungen geplanten Aufwendungen um 49,5 Millionen Franken erreicht. 89 Prozent des Bauvolumens sind für die Erneuerung von Anlagen und die Weiterführung begonnener Bauten und Anschaffungen und nur 11 Prozent für neue Investitionsvorhaben vorgesehen.

Der für den Um- und Ausbau von Bahnanlagen vorgesehene Betrag setzt sich wie folgt zusammen: 196,5 Millionen für Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden, 100,4 Millionen für allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecken, 85,4 Millionen für den Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen und 88,0 Millionen für die Erneuerung von Gleisen und Weichen. Die wichtigsten Grossbauten sind die Rangierbahnhöfe Basel Muttentz und Zürich Limmattal, die Bahnhofanlagen Olten, Rothrist, Tecknau, Zürich und Bern sowie die Flughafenlinie Kloten und die Linie Olten-Rothrist.

An neuen Vorhaben sind insbesondere der Ausbau der Bahnhöfe Dornach-Arlesheim und Wohlen, der Bau des Ausbildungszentrums in Murten, die Doppelspur zwischen Yverdon und Grandson, das dritte Gleis auf der Strecke Olten-Ost-Dulliken und die Einführung der Käferberglinie in den Bahnhof Zürich vorgesehen. Um die Weiterführung des langfristigen Programms zur Aufhebung von

Niveauübergängen zu gewährleisten, wurden in den Bauvoranschlag 20 Millionen Franken aufgenommen.

Für den Bau von Kraftwerken sind 65,5 Millionen Franken vorgesehen. Bei den Werkstätten sind 15 Millionen Franken für den Neubau der Hauptwerkstätte Olten bestimmt.

Für die Beschaffung von Fahrzeugen ist ein Betrag von insgesamt 169,6 Millionen Franken vorgesehen. Davon entfallen 124,8 Millionen auf laufende und 44,8 Millionen auf neue Bestellungen. Im Vordergrund steht die Beschaffung von Triebfahrzeugen im Werte von 94,8 Millionen Franken. 31,3 Millionen stehen für die Anschaffung von Personen- und Gepäckwagen und 43,5 Millionen für Güter- und Dienstwagen zur Verfügung.

13 Betriebsrechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
	in Millionen Franken						
Betriebsertrag	2361,5	2482,3	2275,7	2322,1	2308,8	2543,6	2386,0
- Verkehrsertrag	2014,5	2050,2	1849,6	1848,7	1828,7	2003,0	1845,0
- Reiseverkehr	756,4	822,7	793,5	796,6	842,2	877,0	860,0
- Güterverkehr	1258,1	1227,5	1056,1	1052,1	986,5	1126,0	985,0
- Nebenertrag	247,0	272,1	266,1	278,4	285,1	290,6	291,0
- Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen	100,0	160,0	160,0	195,0	195,0	250,0	250,0
Betriebsaufwand	2008,6	2193,9	2292,5	2333,4	2298,0	2354,8	2337,5
- Personalaufwand ¹⁾	1523,4	1652,7	1763,6	1764,0	1736,7	1749,9	1751,1
- Sachaufwand	485,2	541,2	528,9	569,4	561,3	604,9	586,4
Betriebsüberschuss	352,9	288,4	-	-	10,8	188,8	48,5
Betriebsfehlbetrag	-	-	16,8	11,3	-	-	-

¹⁾ Ohne Aufwendungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen

Bei einem Betriebsertrag von 2386,0 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von 2337,5 Millionen Franken budgetieren die SBB einen Betriebsüberschuss von 48,5 Millionen Franken. Gegenüber der Rechnung 1977 bedeutet dies eine Verbesserung um 37,7 Millionen Franken. Dieses Resultat kann aber nur dank der um 55 Millionen Franken erhöhten Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen erwartet werden. Der für 1979 veranschlagte Zuwachs des Verkehrs- und Nebenertrags vermag die budgetierte Aufwandszunahme nicht zu decken.

Der Verkehrsertrag liegt nur um 16,3 Millionen Franken (+ 0,9%) über demjenigen der Rechnung 1977. Die Entwicklung in beiden Verkehrssektoren ist gegenläufig. Einer Ertragszunahme im Reiseverkehr um 17,8 Millionen Franken (+ 2,1%) stehen Mindereinnahmen im Güterverkehr um 1,5 Millionen Franken (-0,2%) gegenüber.

Die im Reiseverkehr budgetierten Mehreinnahmen sind zum grössten Teil auf die mengenmässige Entwicklung des Einzel- und Gruppenreiseverkehrs zurückzuführen.

ren. Im Berufs- und Schülerverkehr wird dagegen die auf den 1. Februar 1978 in Kraft getretene Tarifierhöhung infolge rückläufiger Frequenzen nur einen bescheidenen Mehrertrag bringen.

Im Güterverkehr ist mit einer geringen Zunahme des Wagenladungs- und Stückgutverkehrs zu rechnen. Die entsprechenden Erträge werden angesichts des schwachen Wachstums des Transitvolumens und unter Berücksichtigung des aus Wettbewerbsgründen ungefähr gleichbleibenden Frachtniveaus (etwa 23 Franken pro beförderte Tonne) gegenüber 1977 bloss um 11,1 Millionen Franken steigen. Diese Zunahme wird jedoch durch eine Verminderung der Postbeförderungsentschädigung mehr als aufgehoben. Sie reduziert sich infolge Rückgangs der Laufleistungen der Postwagen um 12,6 Millionen Franken.

Der Nebenertrag, der hauptsächlich die Entschädigungen fremder Bahnen und anderer Dritter für Betriebsleistungen und die Erträge aus Pacht und Miete sowie aus Lieferungen und Leistungen für Dritte umfasst, wird gegenüber 1977 um 5,9 Millionen Franken oder 2,1 Prozent höher veranschlagt. Dieser Mehrertrag ist vorwiegend teuerungs- und währungsbedingt.

Beim Betriebsaufwand muss trotz fortgesetzter Sparmassnahmen und strengen Budgetvorgaben ein im Vergleich zur Rechnung 1977 um 39,5 Millionen Franken (+ 1,7%) höherer Betrag vorgesehen werden. Von diesem Kostenzuwachs entfallen zwei Drittel auf den Sach- und ein Drittel auf den Personalbereich. Dem Personalaufwand liegt ein Bestand von 38 362 Beschäftigten zugrunde. Damit wird der durchschnittliche Bestand des Jahres 1977 um 671 Personen (-1,7%) unterschritten.

14 Gewinn- und Verlustrechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
	in Millionen Franken						
Ertrag	427,7	370,2	96,7	112,3	114,9	290,3	155,8
- Betriebsüberschuss	352,9	288,4	-	-	10,8	188,8	48,5
- Im Betriebsaufwand enthaltene Abschreibungen und Zinsen sowie übrige Erträge	74,8	81,8	96,7	112,3	104,1	101,5	107,3
Aufwand	520,3	604,3	719,5	819,9	803,2	840,3	837,5
- Abschreibungen vom Anlagevermögen	241,7	266,0	300,7	354,2	340,3	361,0	370,0
- Kapitalkosten	176,7	216,4	280,8	329,9	329,9	344,0	338,6
- Ergänzungsbeiträge an PHK und TZ an Rentner	97,8	117,5	116,6	119,7	128,9	132,8	126,8
- Übriges	4,1	4,4	4,6	4,8	4,1	2,5	2,1
- Betriebsfehlbetrag	-	-	16,8	11,3	-	-	-
Reingewinn des Jahres	-	-	-	-	-	-	-
Fehlbetrag des Jahres	92,6	234,1	622,8	707,6	688,3	550,0	681,7

In der Gewinn- und Verlustrechnung wird mit 681,7 Millionen Franken gegenüber der Rechnung 1977 ein um 6,6 Millionen Franken niedrigerer Fehlbetrag budgetiert.

Abschreibungen und Kapitalkosten erhöhen sich auf 708,6 Millionen Franken. Gegenüber der Rechnung 1977 beläuft sich die Zunahme auf 38,4 Millionen Franken und fällt somit infolge Senkung des Investitionsvolumens relativ gering aus. Der Anstieg der Kapitalkosten hält sich mit 8,7 Millionen Franken in bescheidenem Rahmen. Diese Entwicklung ist insbesondere auf einen niedrigeren Kapitalbedarf, weniger weitgehende Vorfinanzierung des Defizits, straffere Liquiditätsplanung und sinkende Zinssätze zurückzuführen. Die Abschreibungen erhöhen sich als Folge des Anlagenzuwachses gegenüber der Rechnung 1977 um 29,7 Millionen Franken. Der durchschnittliche Abschreibungssatz beträgt unverändert 3,6 Prozent der Erstellungs- oder Anschaffungswerte der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge.

2 Besonderer Teil

Mit einem voraussichtlichen Fehlbetrag von 682 Millionen Franken scheinen sich die negativen finanziellen Ergebnisse der SBB mittelfristig auf hohem Niveau zu stabilisieren. Auch für das laufende Jahr muss entgegen den Annahmen im Voranschlag mit einem Defizit in dieser Höhe gerechnet werden. In dieser Situation sind die Anstrengungen der SBB zur Kostensenkung unvermindert weiterzuführen.

Daneben werden die Bundesbahnen ihren – allerdings geringen – unternehmerischen Spielraum voll ausnützen müssen. In ihrem «Bericht 1977» haben sie dargestellt, wie die Fehlbeträge durch Veränderung des Leistungsangebots vermindert werden könnten. Diese Vorschläge haben aber mit aller wünschbaren Deutlichkeit gezeigt, dass kaum in einem Bereich der SBB Entscheide losgelöst vom politischen Alltag getroffen werden können. Nur schon die Ankündigung, verschiedene Linien seien auf ihre zukünftige Betriebsform zu überprüfen, hat zu an sich verständlichen Reaktionen aus den betroffenen Gegenden geführt. Auch der längst fällige Entscheid über die Zukunft des Bahn-Stückgutverkehrs stösst auf politische Hindernisse.

In dieser Beziehung wird die GVK dank ihren umfassenden Lageanalysen zweifellos klärend wirken. Insbesondere zeigt sie den Weg, um die unternehmerischen und die politischen Verantwortungen eindeutig auseinanderzuhalten. Erst dann wird es möglich sein zu erkennen, was für die Bahndefizite letztlich verantwortlich ist, und die richtigen Konsequenzen daraus zu ziehen. Wesentlich ist vor allem die erste Erkenntnis, dass die finanzielle Lage der SBB allein durch unternehmerische Massnahmen nicht mehr entscheidend beeinflusst werden kann. Entsprechend sieht die GVK vor, vorweg rechnerisch klar auszuschneiden, wo die SBB sich im Markt behaupten können und wo sie im öffentlichen Interesse unrentable Leistungen anbieten müssen, für die sie zu entschädigen sind. Das Vernehmlassungsverfahren wird gegenwärtig vorbereitet und noch im Lauf dieses Jahres eingeleitet.

Die grossen Fehlbeträge lassen aber keine Politik des Abwartens zu. Die Preispolitik der SBB wird laufend überprüft. Die Zahl der beförderten Personen ist schon seit einigen Jahren relativ stabil. In diesem Bereich sind deshalb Preiserhöhungen vorläufig nicht mehr möglich. Auch im Güterverkehr erlaubt die

Marktlage keine Tarifierhöhungen. Im nationalen und internationalen Verkehr übersteigt das Transportvolumen der Lastwagen und der die Schweiz umfahrenden Eisenbahntransitlinien trotz Rezession die Ergebnisse der Rekordjahre 1973/1974. Dagegen liegt jenes der SBB immer noch um 15 Prozent unter der Tonnage des Jahres 1974. Die Politik der Marktsicherung und der Rückgewinnung verllorener Marktanteile muss deshalb weitergeführt werden. Die Ertragsentwicklung wird daher im Güterverkehr noch während einiger Zeit hinter der Mengenentwicklung zurückbleiben. Tarifierhöhungen hätten eine weitere Verlagerung von Bahngüterverkehr auf die Strasse zur Folge. Nur durch Beseitigung der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen kann das gestörte Gleichgewicht auf dem Transportmarkt etwas korrigiert werden. Das strebt die GVK an.

Unter den herkömmlichen Voraussetzungen ist im Güterverkehr ein ruinöser Konkurrenzkampf Schiene-Strasse entbrannt. Er führte allmählich zur indirekten Subventionierung des gesamten Güterverkehrs. Bei der Bahn übernahm die öffentliche Hand die Defizite; beim Strassentransport trägt der Schwerverkehr nicht alle Strassenkosten, die er verursacht.

Ein einseitiger Abbau der Defizitdeckung im Schienengüterverkehr müsste zur vollständigen Abwanderung dieses Verkehr auf die Strasse führen. Deshalb soll parallel dazu eine Abgabe des Strassenschwerverkehrs, wie sie von der GVK vorgeschlagen wird, auch die indirekte Subventionierung des Strassengüterverkehrs abbauen und so das Wettbewerbsgleichgewicht erhalten. Das wird es den Bahnen erlauben, kostengerechtere Tarife zu erheben.

Die Ausgewogenheit der Massnahmen, bei denen immer alle Marktpartner des Verkehrs eingeschlossen werden, ist das politische Hauptziel der GVK. Darin liegt das bestimmende Merkmal der integrierten Verkehrspolitik. Nur so kann eine einseitige Benachteiligung eines einzelnen Verkehrsträgers vermieden werden.

Der Voranschlag sieht eine weitere Absenkung des Bau- und Bestimmungsvolumens vor. Die im Interesse des Baugewerbes und der Waggonfabriken wünschbare Verstärkung der Investitionen ist leider nicht möglich, weil die Verzinsung und Abschreibung der neuen Anlagen die Betriebsrechnung belasten und den durch die Bundeskasse zu deckenden Fehlbetrag erhöhen.

Noch vor kurzer Zeit sah die Gesamtplanung der SBB für die nächsten Jahre ein mittleres jährliches Investitionsvolumen von 950 Millionen Franken vor. Diese an einem weiteren Wachstum orientierte Planung lässt sich angesichts des mit der Rezession verbundenen Verkehrseinbruchs und der gedrückten Entwicklungserwartungen nicht aufrechterhalten. Die Investitionspolitik der SBB ist deshalb heute auf die unternehmerischen Notwendigkeiten ausgerichtet. Neue finanzielle Mittel sollen bis auf weiteres nur für den Erneuerungsbedarf, für die Vollendung begonnener Objekte, für die Hebung der Betriebssicherheit, für Rationalisierungsmassnahmen und für die Beseitigung von Engpässen, die auch bei gedrücktem Verkehrsvolumen spürbar sind, eingesetzt werden.

Die Reduktion der Investitionen ist mit einer Konzentration auf Hauptlinien und Knotenpunkte verbunden. Auf Nebenlinien entfällt nur ein geringer Teil. Das unternehmerische Verhalten lässt es nicht mehr zu, ohne Rücksicht auf die betriebliche Notwendigkeit Investitionen möglichst gleichmässig über das ganze Land zu verteilen.

Die SBB-Investitionspolitik muss aber auch die Erkenntnisse der GVK berücksichtigen. Den Bahnen werden in dieser Konzeption wichtige Aufgaben für die Zukunft zugewiesen. Weil Bahninvestitionen jedoch eine lange Realisierungszeit bedingen, müssen sie schon heute auf die Zielsetzungen der Konzeption ausgerichtet werden.

Die Verwirklichung des Nationalstrassennetzes verbessert laufend die Konkurrenzstellung des Strassenschwerverkehrs. Eine Beschränkung der Bahninvestitionen auf blosse Substanzerhaltung hätte zur Folge, dass die Bahn die ihr zugeordneten Aufgaben nicht oder nur mit grosser Verspätung erfüllen könnte. Nachteilige Folgen auf das Leistungsangebot wären unvermeidlich.

Der Übergang von der bisherigen sektoriellen Verkehrspolitik zum integrierten Gesamtkonzept darf nicht zu einem Stillstand führen. Auch im Rahmen eines reduzierten Investitionsbudgets sind die SBB auf die kommenden Aufgaben vorzubereiten. Dabei soll aber im Bereich der Verkehrsinvestitionen die von der GVK angeregte gesamtheitliche Beurteilung erfolgen. Es wäre kaum zu verantworten, wenn auch heute noch, nur wegen der vorläufig noch fehlenden Gesetzesgrundlagen, Schiene und Strasse völlig unabhängig voneinander ihre Anlagen ausbauen würden.

Entwurf

**Bundesbeschluss
über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1979**

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen vom 12. Oktober 1978

und in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. November 1978¹⁾,

beschliesst:

Art. 1

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Voranschlag der Baurechnung im Betrag von 746 Millionen Franken, wovon 637 Millionen Franken zulasten der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und 109 Millionen Franken zulasten der Betriebsrechnung;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, der bei einem Ertrag von 2386 Millionen Franken und einem Aufwand von 2337,5 Millionen Franken mit einem Betriebsüberschuss von 48,5 Millionen Franken abschliesst;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, der bei einem Ertrag von 155,8 Millionen Franken und einem Aufwand von 837,5 Millionen Franken mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 681,7 Millionen Franken abschliesst.

Art. 2

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft.

6198

¹⁾ BBl 1978 II 1441

Botschaft zum Voranschlag 1979 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 1. November 1978

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1978
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	78.063
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.11.1978
Date	
Data	
Seite	1441-1449
Page	
Pagina	
Ref. No	10 047 534

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.