

**Botschaft
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1984**

vom 1. Mai 1985

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 1984 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

1. Mai 1985

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Furgler

Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1984 der Schweizerischen Bundesbahnen schliesst bei einem Ertrag von 3734,2 Millionen Franken und einem Aufwand von 4038,4 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 304,2 Millionen Franken ab. Gegenüber dem Rechnungsergebnis 1983 mit einem Fehlbetrag von 431,7 Millionen Franken beträgt die Verbesserung 127,5 Millionen Franken. Der Voranschlag rechnete mit einer Unterdeckung von 437,2 Millionen Franken, was einer Resultatverbesserung von 133 Millionen Franken gleichkommt. Das erfreuliche Ergebnis ist durch eine Vielzahl von unternehmerischen Massnahmen und Anstrengungen auf der Aufwand- wie auf der Ertragsseite zustandegekommen. Das Aktionsprogramm 1982–1984 mit den Zielen «Stärkung der Führung», «Reduktion des administrativen Aufwandes» und «Rationalisierung des Produktionsapparates» hat dazu wesentlich beigetragen.

Der Gesamtertrag liegt mit 3734,2 Millionen Franken um 122,6 Millionen Franken oder 3,4 Prozent über der Rechnung 1983 und um 65,5 Millionen Franken oder 1,8 Prozent über dem Voranschlag. Der gesamte Verkehrsertrag bewegt sich im Budgetrahmen, während der übrige Ertrag gesteigert werden konnte. Der Gesamtaufwand blieb mit 4038,4 Millionen Franken auf dem Vorjahresstand ($-0,1\%$), wobei die mit der Umstellung des Rechnungswesens zusammenhängende neue Aktivierungspraxis entlastend wirkte. Der Voranschlag wurde um 67,5 Millionen Franken oder 1,6 Prozent unterschritten. Die in der Investitionsrechnung 1984 ausgewiesenen Bauaufwendungen von 778,8 Millionen Franken fielen gegenüber 1983 um 112,4 Millionen Franken ($-12,6\%$) und gegenüber dem Voranschlag um 134,2 Millionen Franken ($-14,7\%$) niedriger aus.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 11. April 1985 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1984 eingereicht. Wir berichten im folgenden über die Ergebnisse dieses Berichtsjahres. Dabei beschränken wir uns auf die wichtigsten Zahlen. Einzelheiten sind im Geschäftsbericht der SBB enthalten. Ferner erstatten wir Bericht über Stand und Ergebnisse des Aktionsprogrammes 1982–1984.

12 Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

	Rechnung 1983	Voranschlag 1984	Rechnung 1984
Beförderte Personen (Mio).....	217,2	222,0	218,1
Einnahmen aus dem Personenverkehr (Mio Fr.)...	1088,2	1129,4	1119,6
Beförderte Gütertonnen (Mio)	41,5	40,7	43,5
Einnahmen aus dem Güterverkehr (Mio Fr.)	1132,8	1162,4	1177,8

Beide Verkehrsarten weisen gegenüber dem Vorjahr eine leichte Steigerung auf. Bei den beförderten Personen hat vor allem der Binnenverkehr zugenommen. Im Güterverkehr wirkten sich der allgemeine Konjunkturaufschwung sowie die gesteigerten Verkaufsbemühungen aus. Obwohl das Preisniveau in zahlreichen Marktbereichen angehoben werden konnte, blieb die Zunahme der Güterverkehrs-Erträge leicht hinter der Mengensteigerung zurück. Trotzdem konnten beim Güterverkehr auch die veranschlagten Einnahmen verbessert werden. Dagegen blieben die Ergebnisse beim Personenverkehr leicht hinter den Erwartungen zurück. Das ist im wesentlichen auf eine rückläufige Entwicklung im internationalen Verkehr sowie auf die vom Herbst 1984 auf das Frühjahr 1985 verschobene Tarifierhöhung zurückzuführen. Dank der Zunahme der Einzelreisen im Binnenverkehr konnte die Einbusse teilweise aufgefangen werden.

Im Personenverkehr wurden 218,1 Millionen Reisende befördert, d. h. 0,9 Millionen oder 0,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Die mittlere Reiseweite bewegte sich mit 41,5 km im Rahmen der Vorjahre. Die Anzahl der begleiteten Motorfahrzeuge verminderte sich um weitere 6,5 Prozent auf 114 648 Fahrzeuge. Der Ertrag aus dem Personenverkehr übertrifft mit 1119,6 Millionen Franken das Vorjahresergebnis um 31,4 Millionen Franken oder 2,9 Prozent. Zahlreiche Neuerungen haben zu dieser Ertragssteigerung beigetragen. Dazu gehören die TGV-Verbindung Lausanne–Paris, der vermehrte Einsatz der neuen Einheitswagen IV, das Angebot von Sonderwagen, wie Kindergartenwagen oder Aussichtswagen, sowie das Mietauto am Bahnhof. Einer Ertragszunahme von 31,1 Mil-

lionen Franken bei der Personenbeförderung und von 0,6 Millionen Franken beim Gepäcktransport steht ein Minderertrag von 0,3 Millionen Franken beim Autotransport gegenüber.

Im Güterverkehr stieg das Transportvolumen gegenüber 1983 um 4,7 Prozent auf 43,49 Millionen Tonnen. Davon entfallen 42,22 Millionen Tonnen auf den Wagenladungsverkehr, 0,82 Millionen Tonnen auf den Stückgutverkehr und 0,45 Millionen Tonnen auf die Posttransporte. Mit Ausnahme des Stückgutverkehrs weisen alle Verkehrsarten grössere Mengen auf als im Vorjahr. Der Aussenhandels- und Binnenverkehr blieb mit einer Zunahme von 1,4 Prozent fast auf dem Vorjahresergebnis. Beim Transitverkehr (+ 14,3%) haben vor allem die Getreide-, Siderurgie- und Rohbaustofftransporte zugenommen. Im kombinierten Verkehr (Hüцепack und Grosscontainer) erhöhte sich das Verkehrsaufkommen um 11,8 Prozent. Im Stückgutbereich konnte mit einem Mengenverlust von 3,5 Prozent der starke Verkehrsrückgang der letzten Jahre gebremst werden. Der Gesamtertrag aus dem Güterverkehr von 1177,8 Millionen Franken konnte gegenüber 1983 um 45,0 Millionen Franken oder 4,0 Prozent verbessert werden. Mehrerträgen bei den Wagenladungen (+ 46,6 Mio. Fr.) und beim Posttransport (+ 2,2 Mio. Fr.) standen Mindereinnahmen beim Stückgut (– 3,8 Mio. Fr.) gegenüber. Der Durchschnittsertrag pro Gütertonne sank um 0,7 Prozent auf 27,08 Franken. Sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr ist es wegen des starken Preiswettbewerbs schwierig, der Teuerung angepasste Tarife durchzusetzen. Das Auslandgeschäft wird zusätzlich beeinflusst durch den ungünstigen Wechselkurs des Schweizerfrankens.

13 Investitionsrechnung

Die in der Investitionsrechnung ausgewiesenen Bauaufwendungen von 778,8 Millionen Franken fielen gegenüber der Rechnung 1983 um 112,4 Millionen Franken (– 12,6%) und gegenüber dem Voranschlag um 134,2 Millionen Franken (– 14,7%) niedriger aus. Die strengen betriebswirtschaftlichen Anforderungen bei der Objektauswahl und die Suche nach der jeweils günstigsten Lösung wirkten sich bremsend aus. Daneben sind auch Verzögerungen bei Planung und Ausführung eingetreten.

131 Nach Aufwand- und Ertragsarten

Der während des Jahres brutto abgerechnete Investitionsaufwand liegt mit 953,0 Millionen Franken um 44,1 Millionen Franken unter dem Vorjahresergebnis und um 126,9 Millionen Franken unter den budgetierten Aufwendungen. Nach Abzug der im Nebenertrag zusammengefassten Beiträge Dritter und verschiedener Erträge (174,2 Mio. Fr.) belasten die Nettoaufwendungen der Investitionsrechnung die SBB mit 778,8 Millionen Franken. Davon werden 105,4 Millionen Franken der Unternehmungserfolgsrechnung als Direktabschreibung nicht aktivierbarer Aufwendungen belastet. Der gegenüber 1983 um 68,3 Millionen Franken höhere Nebenertrag entfällt auf die Beitragsleistung des Kantons Zürich an den Bau der Zürcher S-Bahn.

	Rechnung 1983	Voranschlag 1984	Rechnung 1984
	in Millionen Franken		
Material	191,0	192,1	152,5
Fremdleistungen für Bau	563,1	661,3	572,5
Honorare und übrige Fremdleistungen	80,4	81,1	83,3
Eigenleistungen	162,6	145,4	144,7
<i>Total Aufwand</i>	<i>997,1</i>	<i>1079,9</i>	<i>953,0</i>
Nebenertrag	105,9	166,9	174,2
Saldo der Investitionsrechnung	891,2	913,0	778,8
<i>Total Ertrag</i>	<i>997,1</i>	<i>1079,9</i>	<i>953,0</i>

132 Nach Anlagengruppen

	Rechnung 1983	Voranschlag 1984	Rechnung 1984
	in Millionen Franken		
Anlagen und Einrichtungen	674,6	698,3	592,6
– Bahnanlagen	617,6	626,5	532,4
– Kraftwerke	51,4	57,7	50,9
– Werkstätten	5,6	14,1	9,3
Fahrzeuge	216,6	214,7	186,2
Netto-Bauaufwendungen	891,2	913,0	778,8

Von den Netto-Bauaufwendungen entfielen rund drei Viertel oder 592,6 Millionen Franken auf die Anlagen und Einrichtungen. Davon wurden 153 Millionen Franken (25,8%) für die Erneuerung von Gleisen und Weichen benötigt. Die wichtigsten Grossbauten neben der S-Bahn Zürich und der Flughafenlinie Genf betreffen die Bahnhofsanlagen Genf, Luzern, Olten und Arth-Goldau. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten in Rapperswil ist die 18 km lange Heitersberglinie vollendet. Da viele Brücken und Tunnels aus den Erstellungsjahren der Bahn stammen, mussten für deren Sanierung 52 Millionen Franken eingesetzt werden. Für die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen wendeten die SBB 13,6 Millionen Franken auf. Die Fahrzeugbeschaffungen im Betrage von 186,2 Millionen Franken (1983 216,6 Mio. Fr.) umfassten Triebfahrzeuge für 77,7 Millionen Franken, Personen- und Güterwagen für 92,1 Millionen Franken sowie Güter- und Dienstwagen für 16,4 Millionen Franken.

	Rechnung 1983	Voranschlag 1984	Rechnung 1984
	in Millionen Franken		
Personalaufwand	2361,5	2406,6	2392,0
Sachaufwand	796,5	855,8	818,7
Abschreibungen	455,5	503,3	496,7
Zinsen	223,6	235,6	220,9
Grossunterhalt aus Investitionsaufträgen	200,5	101,0	105,4
Übriger Aufwand	5,7	3,6	4,7
<i>Total Aufwand</i>	<i>4043,3</i>	<i>4105,9</i>	<i>4038,4</i>
Verkehrsertrag	2864,0	2968,8	2967,1
– Personenverkehr	1088,2	1129,4	1119,6
– Güterverkehr	1132,8	1162,4	1177,8
– Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen	618,0	659,0	659,0
– Starthilfe Huckepack	25,0	18,0	10,7
Nebenertrag	440,1	418,1	460,2
Eigenleistungen für Investitionsrechnung	162,6	145,4	144,6
Leistungen für Lageraufträge	94,2	101,3	112,2
Übriger Ertrag	50,7	35,1	50,1
<i>Total Ertrag</i>	<i>3611,6</i>	<i>3668,7</i>	<i>3734,2</i>
<i>Fehlbetrag</i>	<i>431,7</i>	<i>437,2</i>	<i>304,2</i>

Die Unternehmungserfolgsrechnung schliesst bei einem Ertrag von 3734,2 Millionen Franken und einem Aufwand von 4038,4 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 304,2 Millionen Franken ab. Gegenüber dem Vorjahresergebnis bedeutet dies eine Verbesserung von 127,5 Millionen Franken. Mehrerträgen von 122,6 Millionen Franken stehen Minderaufwendungen von 4,9 Millionen Franken gegenüber. Die Aufwanddeckung stieg von 89,3 auf 92,5 Prozent. Der veranschlagte Fehlbetrag von 437,2 Millionen Franken wurde um 133 Millionen Franken unterboten. Das erfreuliche Resultat ist durch eine Vielzahl von unternehmerischen Massnahmen und Anstrengungen sowohl auf der Ertrags- als auch auf der Aufwandseite zustande gekommen. Das Aktionsprogramm 1982–1984, über das im besonderen Teil dieser Botschaft berichtet wird, hat dazu wesentlich beigetragen.

Der gesamte Verkehrsertrag liegt 103,1 Millionen Franken oder 3,6 Prozent über dem Vorjahresergebnis und bewegt sich im Rahmen des Voranschlages. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und die Starthilfe Huckepack werden vom Bund gestützt auf den Leistungsauftrag an die SBB geleistet. Die in einer Sonderrechnung ermittelten ungedeckten Kosten des Huckepack-Verkehrs verminderten sich im Berichtsjahr um 4,34 Millionen Franken auf 12 Mil-

lionen Franken. Der ausgewiesene Betrag von 10,7 Millionen Franken ergab sich aus Verrechnungen der Vorjahre. Die beim Nebenertrag erreichten Resultate übertrafen die Vorjahreszahlen um 20,1 Millionen Franken (+4,6%) und den Voranschlag um 42,1 Millionen Franken (+10,1%). Stark zugenommen im Vergleich zum Vorjahr haben vor allem die Einnahmen aus Pacht und Miete (+14,7 Mio. Fr.). Aber auch die Betriebsleistungen für Dritte und die verschiedenen Erträge liegen über den Ergebnissen von 1983. Unter den Vorjahreszahlen blieben vor allem die Energieverkäufe, bedingt durch den Wegfall von einmaligen Erlösen 1983. Im ausserordentlichen Ertrag ist ein Bundesbeitrag von 2,5 Millionen Franken für Revisionsarbeiten an Personenwagen durch die Industrie enthalten. Die entsprechende Zahlung erfolgt aufgrund des Bundesbeschlusses vom 17. März 1983 (BB1 1983 I 1216) über zusätzliche Kredite zur Förderung der Beschäftigung.

Der Gesamtaufwand blieb knapp unter dem Vorjahresergebnis (-0,1%). Wegen der neuen Abschreibungspraxis bei den Oberbauerneuerungen ist jedoch die Rechnung des Berichtsjahres um rund 55 Millionen Franken entlastet worden. Der Voranschlag wurde um 67,5 Millionen Franken oder 1,6 Prozent unterschritten. 59,2 Prozent des Aufwandes entfielen auf den Personalaufwand, 20,3 Prozent auf den Sachaufwand, 12,3 Prozent auf Abschreibungen, 5,5 Prozent auf Zinsen sowie 2,7 Prozent auf die übrigen Aufwandpositionen. Die Personalaufwendungen stiegen gegenüber 1983 um 30,5 Millionen Franken oder 1,3 Prozent. Der sich aus dem Personalabbau ergebende Minderaufwand vermochte die Mehrbelastungen durch den Teuerungsausgleich und den Einbau der Teuerungszulage in den versicherten Verdienst nur zu rund 42 Prozent zu kompensieren. Mit einem Anstieg von 22,2 Millionen Franken oder 2,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr konnte der Sachaufwand insgesamt unter der Teuerung gehalten werden. Der Voranschlag wurde sogar um 37,1 Millionen Franken oder 4,3 Prozent unterschritten. Grösseren teuerungs- und umsatzbedingten Mehrkosten für Betriebsleistungen durch Dritte, Fahrzeugmieten und Strombezügen stehen Minderaufwendungen im Unterhaltssektor gegenüber. Die Abschreibungen vom Anlagevermögen nahmen im Berichtsjahr um 41,0 Millionen Franken (+9,0%) auf 495,4 Millionen Franken zu. Zu dieser Erhöhung trug neben den steigenden Anlagewerten (+14,7 Mio. Fr.) die Aufwertung der Anlagegruppe Oberbau im Zusammenhang mit dem neuen Rechnungswesen (+26,3 Mio. Fr.) bei. Die im Voranschlag vorgesehene Summe wurde um 6,8 Millionen Franken oder 1,4 Prozent unterschritten. Vom Umlaufvermögen wurden 1,3 Millionen Franken abgeschrieben. Dieser Betrag liegt 0,2 Millionen Franken über dem Vorjahr und dem Voranschlag. Bei den Zinsen hat die Belastung um 2,7 Millionen Franken abgenommen. Infolge einer vorzeitigen Darlehensrückzahlung und der sich daraus ergebenden Zinsentlastung wurde der Voranschlag um 14,7 Millionen Franken unterschritten. Die festen Verbindlichkeiten standen zu einem Durchschnittszinssatz von 4,1 Prozent zur Verfügung. Bei den übrigen Aufwandpositionen fällt die Abnahme des Grossunterhalts aus Investitionsaufträgen um 95,1 Millionen Franken gegenüber 1983 auf. Diese Unterhaltssposition wurde wegen der Einführung der neuen Aktivierungspraxis bei den Oberbauerneuerungen entlastet.

Personalbestand

<i>Funktionsbereich</i>	Rechnung 1983	Rechnung 1984	Unterschied 1983/1984
	im Jahresdurchschnitt		
Produktion	26 535	25 749	-786
- Stationsdienst	17 945	17 321	-624
- Zugbegleitung	3 269	3 265	- 4
- Zugförderung	4 768	4 684	- 84
- übrige	553	479	- 74
Bau und Unterhalt	8 936	8 750	-186
- Anlagen und Einrichtungen	4 603	4 486	-117
- Fahrzeuge und Schiffe	4 333	4 264	- 69
Bereitstellung von Material und Energie	265	263	- 2
Zentrale Dienste	3 219	3 138	- 81
Übrige	144	259	+115
Total	39 099	38 159	-940

Mit 38 159 Bediensteten liegt der Personalbestand um 940 Personen oder 2,4 Prozent unter demjenigen des Vorjahres. Der Rückgang ist vor allem auf die Optimierung der Personalbestände sowie auf Rationalisierungsmassnahmen zurückzuführen. In allen Funktionsbereichen mit Ausnahme des Bereichs «Übrige» sind weniger Personen beschäftigt. Überdurchschnittliche Abnahmen sind zu verzeichnen bei der Produktion und den zentralen Diensten. In Abstimmung auf die mittelfristige Personalplanung wurden weniger Lehrlinge und Nachwuchsleute angestellt.

15 Bilanz

	Rechnung 1983	Rechnung 1984	Unterschied 1983/1984
	in Millionen Franken		
Aktiven	8958,2	9660,5	+702,3
- Anlagevermögen	7641,3	7850,1	+208,8
- Umlaufvermögen (einschl. transitorische Aktiven)	948,8	1052,4	+103,6
- Zu tilgender Aufwand (PHK)	368,1	758,0	+389,9
Passiven	9389,9	9964,7	+574,8
- Eigenkapital	3000,0	3000,0	-
- Fremdkapital	6389,9	6964,7	+574,8
- Feste Verbindlichkeiten	4743,3	4502,6	-240,7
- Laufende Verbindlichkeiten (einschl. transitorische Passiven)	1646,6	1704,1	+ 57,5
- Aufgelaufene Verpflichtungen PHK	-	758,0	+758,0
Passivsaldo	431,7	304,2	-127,5
Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskasse (PHK) (kapitalisierte Zinsverpflichtungen)	1799,4	2356,6	+557,2

Die Bilanzsumme hat sich um 574,8 Millionen Franken erhöht und beläuft sich per Ende 1984 auf 9964,7 Millionen Franken.

Im Bereich der Aktiven nahm das Anlagevermögen um 208,8 Millionen auf 7850,1 Millionen Franken zu. Hier ist vor allem der Wert der im Bau befindlichen Anlagen um 264,8 Millionen Franken gestiegen, während der Bilanzwert der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge um 86,8 Millionen Franken abgenommen hat. Das Umlaufvermögen ist wegen höherer Kontokorrentguthaben um 103,6 Millionen Franken gestiegen. Der zu tilgende Aufwand umfasst die Verpflichtungen der SBB gegenüber der PHK. Der Einbau von Teuerungszulagen führte zu einer Erhöhung dieser Position um 389,9 Millionen Franken.

Bei den Passiven nahm das Fremdkapital einschliesslich der transitorischen Passiven um 574,8 Millionen Franken auf 6964,7 Millionen Franken zu. Damit verschlechterte sich das Verhältnis Eigenkapital zu Fremdkapital geringfügig auf 1:2,3 (Vorjahr 1:2,1). Die aufgelaufenen Verpflichtungen PHK stellen einen Gegenposten zu dem unter den Aktiven aufgeführten zu tilgenden Aufwand dar. Sie waren 1983 noch unter den festen Verbindlichkeiten enthalten.

16 Kapitalflussrechnung

Als Ergänzung zu Erfolgsrechnung und Bilanz gibt nachstehende Aufstellung in geraffter Form einen Überblick über Herkunft und Verwendung der Mittel im Berichtsjahr.

<i>Herkunft der Mittel</i>	in Millionen Franken	
Selbstfinanzierung:		
Zunahme des Abschreibungsbestandes		417,8
Fremdfinanzierung:		
Depotscheine PHK	200,0	
Aufgelaufene Verpflichtungen PHK	368,1	
Zunahme laufende Verpflichtungen (Saldo)	<u>57,5</u>	625,6
Andere Mittelzugänge:		
Bestandesabnahme vorsorglich erworbener Liegen-		
schaften	0,5	
Fehlbetragsdeckung 1983 durch den Bund	<u>431,7</u>	432,2
<i>Gesamtzugang an Mitteln</i>		<u>1475,6</u>
<i>Verwendung der Mittel</i>		
Vermehrung des Anlagevermögens:		
Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge	331,1	
Im Bau befindliche Anlagen	264,8	
Beteiligungen	<u>31,3</u>	627,2
Vermehrung des Umlaufvermögens (Saldo)		103,5
Abnahme feste Verbindlichkeiten		440,7
Fehlbetrag des Jahres 1984		<u>304,2</u>
<i>Total Verwendung der Mittel</i>		1475,6

2 Besonderer Teil

21 Allgemeines

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1984 der SBB weist bei einem Fehlbetrag von 304 Millionen Franken gegenüber der Rechnung 1983 eine Verbesserung um 128 Millionen Franken auf. Das ist erfreulich. Dennoch bleibt die finanzielle Lage unbefriedigend. Bereits der Voranschlag 1985 rechnet bei strengen Vorgaben wiederum mit einem Defizit von 421 Millionen Franken. Auch die Ergebnisse der Finanzplanung 1986–1991 sind wenig ermutigend. Aus der Analyse der Zukunftsaussichten geht hervor, dass auch bei grossen unternehmerischen Anstrengungen und guter Konjunktur eine Kostenunterdeckung von real etwa 400–500 Millionen Franken pro Jahr nicht beseitigt werden kann.

Der seit 1982 gültige Leistungsauftrag läuft Ende 1986 ab. Aus heutiger Sicht können bis zu diesem Zeitpunkt das im geltenden Auftrag gesetzte Verhaltensziel einer spürbaren Verbesserung der Effizienz der SBB und die Leistungsvorgaben im regionalen Personenverkehr und im Huckepack erreicht werden. Die SBB haben ihre unternehmerischen Aktivitäten (Aktionsprogramm 1982–1984, Ausbau Marketing, Ausrichtung der Angebotskonzepte im Personen- und Güterverkehr auf die modernen Anforderungen, Ausschöpfung der unternehmerischen Freiheiten usw.) voll auf die ihnen auferlegten Verhaltensziele ausgerichtet. Die Finanzziele lassen sich hingegen bis 1986 zu einem wesentlichen Teil nicht erreichen. Besonders weit von der Zielerfüllung entfernt sind die SBB im Wagenladungsverkehr. Der Grund liegt insbesondere in der mangelnden Ertragskraft in diesem Bereich, bedingt durch den hohen Produktivitätsgewinn der Strassenkonkurrenz als Folge ständig weiter ausgebauter Infrastruktur.

Trotzdem das angestrebte Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Rechnungsergebnisse vorläufig nicht erreicht werden kann, darf der Leistungsauftrag positiv beurteilt werden. Als Fortschritt ist die eingeführte Trennung zwischen politischer und unternehmerischer Verantwortung zu werten. Der Realisierungsrhythmus der verkehrspolitischen Massnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Ertragslage der SBB, wie z. B. die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen, wurde dagegen seinerzeit zu optimistisch eingeschätzt. Der Bundesrat wird die gewonnenen Erkenntnisse in den Entwurf zu einem neuen Leistungsauftrag einfließen lassen. Mit einem neuen unternehmerischen Rahmen sollte die finanzielle Verantwortung zwischen Bund und SBB so aufgeteilt werden, dass die Unternehmung bei entsprechender Anstrengung die von ihr zu verantwortenden Kosten zu decken vermag. Der Bundesrat wird eine entsprechende Botschaft noch im laufenden Jahr verabschieden.

Eine besondere Bedeutung kommt den SBB im Hinblick auf die im Zusammenhang mit dem Waldsterben geforderte Reduktion der Umweltbelastung zu. Um die Luftverschmutzung zu reduzieren, soll der öffentliche Verkehr gefördert und damit das Umsteigen auf diesen Verkehrsträger attraktiver gemacht werden. Der Bundesrat hat das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement beauftragt, bis Ende 1985 einen Bericht über mögliche direkte und flankierende Massnahmen auszuarbeiten.

Die zweckmässigste Antwort auf die vielfältigen Begehren zur Förderung des öffentlichen Verkehrs dürfte im Investitionsbereich liegen. Während sich das Strassennetz in den letzten Jahrzehnten in revolutionärer Weise verändert hat, beschränkte sich die Verbesserung der Bahninfrastruktur auf Erhaltung, Modernisierung und punktuellen Ausbau des Vorhandenen. Hier müssen die Bahnen aufholen, wenn sie eine Zukunft haben wollen. Am Markt zählt in erster Linie die Leistung, die verglichen wird mit jener der Konkurrenz. Dass der Verkehrsmarkt auf Angebotsverbesserungen reagiert, zeigt z. B. die Entwicklung auf der Strecke Bern–Zürich. Hier haben die seit 1971 wirklichen Fahrplanverdichtungen um 20 Prozent und Fahrzeitreduktionen um 25 Prozent zu einer Erhöhung der Frequenzen um 75 Prozent geführt.

Da das Problem der Luftverunreinigung dringlich ist, müssen auch ausserhalb des Investitionsbereiches Massnahmen geprüft werden, die geeignet wären, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Es geht hier vor allem um Massnahmen im Tarifbereich. Der Tarif als Entscheidungsfaktor bei der Wahl des Verkehrsmittels darf aber nicht überschätzt werden. Tarifsenkungen dürften nur dann Mehrverkehr schaffen, wenn ihr Ausmass beträchtlich ist. Ob die Bahnen solche Massnahmen einleiten sollen, ist ein politischer Entscheid. Im Umfang der ihnen daraus erwachsenden finanziellen Belastung müsste eine im geltenden Leistungsauftrag noch nicht enthaltene Abgeltung vorgesehen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Personenverkehr die Kapazitätsreserven der Bahn im wesentlichen ausserhalb der Verkehrsspitzen der am meisten belasteten Zentren liegen. Die gegenwärtig durchschnittliche Auslastung der Züge von weniger als 30 Prozent ist für die Beurteilung der Möglichkeit, Neuverkehr zu übernehmen, kein aussagekräftiges Kriterium. Auf Hauptlinien und in Verkehrsspitzen sind viele Züge heute schon ausgelastet. Zusätzlicher Verkehr könnte hier nur durch zusätzliche Zugsleistungen übernommen werden. Strecken und Rollmaterial gestatten dies zur Zeit nur teilweise. Im Güterverkehr könnten die SBB rasch erheblich mehr Güter als heute rationell, umwelt- und kundenfreundlich befördern.

Tarifarische Entgegenkommen sind indessen nur ein Mittel zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Primär geht es darum, durch Investitionen die Infrastruktur zu verbessern (Strecken, Bahnhöfe, Rollmaterial). Der Einsatz der knappen Finanzmittel des Bundes muss daher sehr sorgfältig geprüft werden. Dauerhaften Verbesserungen des Angebotes dürfte der Vorrang zukommen. Eine Überbetonung des Faktors Tarif müsste dazu führen, dass zu wenig Mittel für den Anlagenausbau eingesetzt werden können.

22 Aktionsprogramm 1982–1984

Wie in den vergangenen zwei Jahren berichten wir über den Zwischenstand des Aktionsprogramms zur weiteren Verbesserung der Effizienz und der Wirtschaftsergebnisse der SBB.

Das Programm umfasst 16 einzelne Projekte. Diese überschneiden sich teilweise und werden deshalb gemeinsam bearbeitet. Das Ziel umfasst als Schwerpunkte

- die Stärkung der Führung,
- die Reduktion des administrativen Aufwandes und
- die Rationalisierung des Produktionsapparates.

Bei den vorbereitenden Arbeiten sind die Formulierung der Unternehmungspolitik und die Unternehmungsplanung abgeschlossen. Planmässig erfolgt die schrittweise Einführung des neuen Finanz- und Rechnungswesens (FIRE). Nebst den bereits funktionierenden Elementen (Unternehmungserfolgs- und Investitionsrechnung, Kostenstellen- und Budgetvergleiche, Werkauftragsabrechnung) sind im Berichtsjahr für die Einführung ab 1985 vorbereitet worden:

- die projektorientierte Planung, Steuerung und Abrechnung der Kosten,
- die erste Etappe der EDV-gesteuerten Debitorenrechnung.

Aufgrund der Ergebnisse der Arbeitsgruppe «Oberleitung der SBB» fasste der Bundesrat den Grundsatzbeschluss für eine Revision des SBB-Gesetzes und der entsprechenden Verordnung. Ziel ist eine bessere Entflechtung von Politik und Unternehmung.

Mit den im Berichtsjahr abgeschlossenen Projekten ist ein wesentlicher Teil der vorgesehenen Massnahmen realisiert. Zum Teil wurden aber auch Prozesse eingeleitet, die weit über den ursprünglichen Zeithorizont hinausgreifen und verschiedentlich sogar als Daueraufgabe weiterzuführen sind. Als ständige Managementaufgabe zu betrachten sind beispielsweise die Regelung der Führungs- und Entscheidungsprozesse (Projekt Nr. 1) und der Ausbau des Marketings (Projekt Nr. 3).

Für die Erläuterung der Ergebnisse der einzelnen Projekte verweisen wir auf die abschliessende Berichterstattung über das Aktionsprogramm 1982-1984 in der Botschaft über den neuen Leistungsauftrag 1987 an die SBB.

Aus den quantifizierbaren Massnahmen des Aktionsprogramms konnte bis Ende 1984 bereits eine jährliche Ergebnisverbesserung von rund 25 Millionen Franken realisiert werden. Bei der Würdigung dieses Ergebnisses ist zu berücksichtigen, dass nur zuverlässig ermittelbare Beträge ausgewiesen werden und somit bewusst darauf verzichtet wird, mit spekulativen Werten das Resultat zu verbessern. Die effektiv quantifizierbaren Beträge sind projektweise in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Quantifizierbare Ergebnisse sämtlicher Projekte des Aktionsprogramms 1982–1984

Projekte 1)	nachhaltiges Ergebnis		davon bereits realisiert	
	Ende 1983	Ende 1984	Ende 1983	Ende 1984
	in Millionen Franken			
10	11,1–13,8	24,1–24,4	6,3– 8,7	18,2–18,5
12	–	3,9	–	–
13	2,3	2,3	1,7	2,3
14	4,0– 5,0	4,0– 5,0	4,0– 5,0	4,0– 5,0
15	0,6– 0,7	0,6– 0,7	–	–
Total	18,0–21,8	34,9–36,3	12,0–15,4	24,5–25,8

- 1) 10 = Überprüfung der Organisation der Zentralen Dienste
 12 = Neuregelung der Bewirtschaftung der Personenwagen
 13 = Überprüfung der Reservehaltung von Triebfahrzeugen
 14 = Verstärkung der gezielten Produktivitätsentwicklung in den Werkstätten
 15 = Reorganisation des Bahndienstes

Es ist zu berücksichtigen, dass das, worüber hier berichtet wird, nur einen relativ kleinen Teil der Aktivitäten der Unternehmung in den letzten drei Jahren wiedergibt. Es sei in diesem Zusammenhang nur auf die folgenden, in der Berichtsperiode verabschiedeten Massnahmen mit sehr erheblicher zukünftiger Ertrags- bzw. Kostenwirksamkeit verwiesen: Das neue Stückgutkonzept «Cargo Domizil», das neue Konzept Fahrausweiskontrolle und zahlreiche Massnahmen zur Optimierung der Betriebsgestaltung im Wagenladungsverkehr.

Der Bundesrat benützt die Gelegenheit, den leitenden Organen und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB für die geleistete Arbeit und den grossen Einsatz im Berichtsjahr bestens zu danken.

3 Rechtsgrundlage

Nach Artikel 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) müssen Jahresrechnung und Geschäftsbericht der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. Gemäss Artikel 16 Absatz 2 SBB-Gesetz entscheidet die Bundesversammlung über die Dekung des Fehlbetrages.

Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1984

Entwurf

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 7 Buchstaben c und e 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 1984,
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 11. April 1985 an den
Bundesrat
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. Mai 1985²⁾,
beschliesst:*

Art. 1

Die Jahresrechnung 1984 und die Bilanz auf 31. Dezember 1984 der Schweizeri-
schen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1984
wird genehmigt.

Art. 3

Der Passivsaldo des Rechnungsjahres 1984 von 304 156 696 Franken wird aus
allgemeinen Bundesmitteln gedeckt (Art. 16 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom
23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen).

Art. 4

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

0539

¹⁾ SR 742.31

²⁾ BBl 1985 I 1534

Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1984 vom 1. Mai 1985

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	85.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1985
Date	
Data	
Seite	1534-1547
Page	
Pagina	
Ref. No	10 049 658

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.