

**Botschaft  
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der  
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992**

vom 21. April 1993

---

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 1992 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

21. April 1993

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ogi

Der Bundeskanzler: Couchepin

## Uebersicht

Der Konjunktureinbruch 1992 blieb auch für die SBB nicht ohne Auswirkungen. Erneut musste ein Fehlbetrag ausgewiesen werden. Dieser fiel mit 136 Millionen Franken etwas höher aus als budgetiert. Gesamthaft belasteten die SBB den Bund 1992 mit 1991 Millionen Franken oder 118 Millionen Franken mehr als im Vorjahr (+6,3%), ohne Berücksichtigung des Fehlbetrages. Die Verkehrserträge blieben hinter den Erwartungen zurück, wogegen die Aufwendungen dem Voranschlagswert entsprechen.

Die gegenüber der Rechnung 1991 gesteigerten Verkehrserträge beruhen allein auf den 1992 vorgenommenen Tarifierhöhungen. Die Nachfrage war rückläufig. Im Personen- wie im Güterverkehr nahmen die Verkehrsleistungen ab. Die budgetierten Ertragswerte erwiesen sich als zu optimistisch und wurden klar verfehlt (- 17,1 Mio. Fr. im Personenverkehr, -110,3 Mio. Fr. im Güterverkehr).

Das Wachstum des Gesamtaufwandes konnte gegenüber dem Vorjahr gebremst werden (1992: +7,2% / 1991: +10,2%). Negative Abweichungen zum Budget beim Zinsaufwand und bei den nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen wurden durch geringere Aufwendungen beim Personal- und Sachaufwand kompensiert.

Das Investitionsvolumen von gesamthaft 1971 Millionen Franken blieb 117 Millionen unter dem Vorjahreswert. Dafür verantwortlich waren insbesondere Verzögerungen bei verschiedenen Bauprojekten und günstigere Bedingungen bei der Auftragsvergabe.

Der Bundesrat anerkennt die Leistungen der SBB und er weiss um deren Bedeutung für unser Land. Trotzdem muss das Ausgabenwachstum weiter gebremst werden. Die angespannte Finanzlage des Bundes erfordert seitens der SBB zusätzliche Sparanstrengungen. Vor diesem Hintergrund erwartet der Bundesrat, dass die eingeleiteten Massnahmen noch intensiviert und erweitert werden.

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 1. April 1993 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1992 eingereicht.

Die SBB stellen den Hauptpfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz dar. Sie erbringen ein umfangreiches Verkehrsangebot, das von breiten Bevölkerungskreisen sehr geschätzt wird. Dabei stehen sie angesichts des starken Kostenwachstums unter erheblichem finanziellem Druck. Dies erfordert von der Unternehmungsführung und insbesondere auch von den Mitarbeitern einen besonderen Einsatz. Der Bundesrat dankt den SBB für die 1992 unter diesen erschwerten Rahmenbedingungen erbrachten Leistungen und hofft zugleich, dass sie aktiv und kooperativ an der anstehenden Ausgestaltung der Unternehmenszukunft mitarbeiten.

## 11 Ueberblick über die wichtigsten Ergebnisse

### 111 Produktion und Verkehrsleistungen

Tabelle 1

| Produktion und<br>Verkehrsleistungen | Rechnung               | Voranschlag | Rechnung | Differenz<br>Rechnung | Voranschlag |
|--------------------------------------|------------------------|-------------|----------|-----------------------|-------------|
|                                      | 1991                   | 1992        | 1992     | 1991                  | 1992        |
|                                      | in Millionen Einheiten |             |          | in Prozent            |             |
| Personenverkehr:                     |                        |             |          |                       |             |
| - Zugkilometer                       | 96,3                   | 98,3        | 94,6     | -1,6                  | -3,6        |
| - beförderte Personen                | 271,4                  | 266,9       | 268,3    | -1,1                  | 0,5         |
| - Personenkilometer                  | 12 383,2               | 11 812,0    | 11 831,1 | -4,5                  | 0,2         |
| Güterverkehr:                        |                        |             |          |                       |             |
| - Zugkilometer                       | 28,6                   | 29,2        | 28,1     | -1,7                  | -3,8        |
| - beförderte Tonnen                  | 50,7                   | 53,3        | 47,4     | -6,5                  | -11,1       |
| - Tonnenkilometer                    | 8 108,0                | 8 640,0     | 7 663,1  | -5,5                  | -11,3       |
| Gesamtunternehmen:                   |                        |             |          |                       |             |
| - Zugkilometer                       | 124,9                  | 127,5       | 122,9    | -1,6                  | -3,6        |
| - Personalbestand                    | 38 419,0               | 38 802,0    | 38 271,0 | -0,4                  | -1,4        |
| - Arbeitsstunden                     | 67,6                   | 68,3        | 67,3     | -0,4                  | -1,5        |

## a. Unternehmungserfolgsrechnung

Tabelle 2

|                                                             | Rechnung<br>1991 | Voranschlag<br>1992 | Rechnung<br>1992 | Differenz zu<br>Rechnung<br>1991 | Voranschlag<br>1992 |
|-------------------------------------------------------------|------------------|---------------------|------------------|----------------------------------|---------------------|
|                                                             | in Millionen     |                     | in Prozent       |                                  |                     |
| Verkehrsertrag                                              | 3530,4           | 3844,0              | 3716,6           | 5,3                              | -3,3                |
| - Personenverkehr                                           | 1571,8           | 1661,0              | 1643,9           | 4,6                              | -1,0                |
| - Güterverkehr                                              | 1308,6           | 1425,0              | 1314,7           | 0,5                              | -7,7                |
| - Abgeltung gemein-<br>wirtschaftlicher<br>Leistungen       | 650,0            | 758,0               | 758,0            | 16,6                             | 0,0                 |
| Nebenertrag                                                 | 659,6            | 663,8               | 725,3            | 10,0                             | 9,3                 |
| Eigenleistungen für<br>Investitionsrechnung                 | 267,0            | 320,0               | 289,5            | 8,4                              | -9,5                |
| Leistungen für<br>Lageraufträge                             | 63,7             | 85,0                | 71,3             | 11,9                             | -16,1               |
| Leistungen für die<br>Infrastrukturerefolgs-<br>rechnung    | 1227,8           | 1241,0              | 1215,0           | -1,0                             | -2,1                |
| Entnahme Rückstellung                                       | 56,7             | 7,5                 | 0,0              | .                                | .                   |
| Neutraler und ausser-<br>ordentlicher Ertrag                | 76,8             | 68,0                | 182,8            | 138,0                            | 168,8               |
| Total Ertrag                                                | 5882,0           | 6229,3              | 6200,5           | 5,4                              | -0,5                |
| Personalaufwand                                             | 3277,7           | 3589,1              | 3534,6           | 7,8                              | -1,5                |
| Sachaufwand                                                 | 1205,1           | 1306,4              | 1246,8           | 3,5                              | -4,6                |
| Abschreibungen                                              | 640,3            | 673,3               | 684,5            | 6,9                              | 1,7                 |
| Zinsen                                                      | 556,6            | 623,5               | 656,4            | 17,9                             | 5,3                 |
| Nicht aktivierbare<br>Investitionsaufw.<br>(Grossunterhalt) | 173,1            | 135,0               | 185,6            | 7,2                              | 37,5                |
| Infrastrukturbeitrag                                        | 45,0             | 0,0                 | 0,0              | -100,0                           | .                   |
| Bildung von Rück-<br>stellungen                             | -                | -                   | -                | .                                | .                   |
| Neutraler und ausser-<br>ordentlicher Aufwand               | 12,8             | 9,0                 | 28,6             | 123,4                            | 217,8               |
| Total Aufwand                                               | 5910,6           | 6336,3              | 6336,5           | 7,2                              | 0,0                 |
| Ertragsüberschuss                                           | -                | -                   | -                | .                                | .                   |
| Fehlbetrag                                                  | 28,6             | 107,0               | 136,0            | .                                | .                   |

## b. Infrastrukturerfolgsrechnung

Tabelle 3

|                                                       | Rechnung     | Voranschlag | Rechnung | Differenz     |                  |
|-------------------------------------------------------|--------------|-------------|----------|---------------|------------------|
|                                                       | 1991         | 1992        | 1992     | Rechnung 1991 | Voranschlag 1992 |
|                                                       | in Millionen |             |          | in Prozent    |                  |
| Abschreibungen                                        | 313,4        | 328,0       | 332,5    | 6,1           | 1,4              |
| Zinsen                                                | 322,9        | 366,0       | 379,6    | 17,6          | 3,7              |
| Ordentlicher Unterhalt                                | 466,0        | 492,0       | 480,1    | 3,0           | -2,4             |
| Nicht aktivierbare Investitionsaufw. (Grossunterhalt) | 125,5        | 110,0       | 116,3    | -7,3          | 5,7              |
| Total Aufwand                                         | 1227,8       | 1296,0      | 1308,5   | 6,6           | 1,0              |
| Doppelbelastung Infrastruktur Hucklepack              | 0,0          | 55,0        | 55,0     | .             | 0,0              |
| Aufwandreduktion gemäss Budgetvorgaben Parlament      | 0,0          | 26,0        | 0,0      | .             | .                |
| Aufwandreduktion Ist                                  | 0,0          | 0,0         | 38,5     | .             | .                |
| Total Aufwand netto                                   | 1227,8       | 1215,0      | 1215,0   | -1,0          | 0,0              |
| Infrastrukturbeitrag SBB                              | 45,0         | 0,0         | 0,0      | -100,0        | .                |
| Infrastrukturleistung Bund (Saldo)                    | 1182,8       | 1215,0      | 1215,0   | 2,7           | 0,0              |
| Total Ertrag                                          | 1227,8       | 1215,0      | 1215,0   | -1,0          | 0,0              |

## 12 Zusammenfassende Beurteilung der wichtigsten Ergebnisse

Mit der Verabschiedung des Voranschlages 1992 der SBB haben der Bundesrat und die eidgenössischen Räte dem Unternehmen klare finanzielle Vorgaben gemacht. Die folgenden Ausführungen legen dar, wie weit diese erreicht wurden und welche Konsequenzen sich daraus für die Rechnung des Bundes ergeben.

### 121 Ziele

Kurz rekapituliert haben Bundesrat und Parlament den SBB auf der Basis des Leistungsauftrages 1987 folgende Ziele gesetzt:

- a. Das Angebot im gemeinwirtschaftlichen Bereich ist so zu gestalten, dass die ungedeckten Kosten die Bundesleistungen für den Regionalverkehr von 670 Millionen Franken und für den Huckepackverkehr von 88 Millionen Franken nicht übersteigen.
- b. Der Infrastrukturaufwand muss gegenüber dem von den SBB veranschlagten Betrag von 1241 Millionen um 26 auf 1215 Millionen Franken reduziert werden.

Während der Bund in Abweichung zur ursprünglichen Absicht des Leistungsauftrages bereit war, 1992 auf einen Infrastrukturbetrag der SBB zu verzichten, erwartete er, dass der budgetierte Fehlbetrag von 107 Millionen Franken nicht überschritten wird. Dies obgleich den SBB die Entschädigung für die Bundestarifmassnahmen im Personenverkehr von 22 Millionen Franken gestrichen wurde und sich ein Konjunktureinbruch abzuzeichnen begann.

Gesamthaft wurde für 1992 eine Bundesbelastung von 1991 Millionen Franken vorgesehen:

- 1215 Millionen Franken für den ungedeckten Infrastrukturaufwand;
- 758 Millionen Franken für die Abgeltung der ungedeckten Kosten bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen;
- 17 Millionen Franken für Tarifierleichterungen (gegenüber dem Vorjahr erneut massiv gekürzt) gemäss besonderem Bundesbeschluss (BB1 1986 III 413)
- 1 Million Franken für den Autoverlad am Simplon.

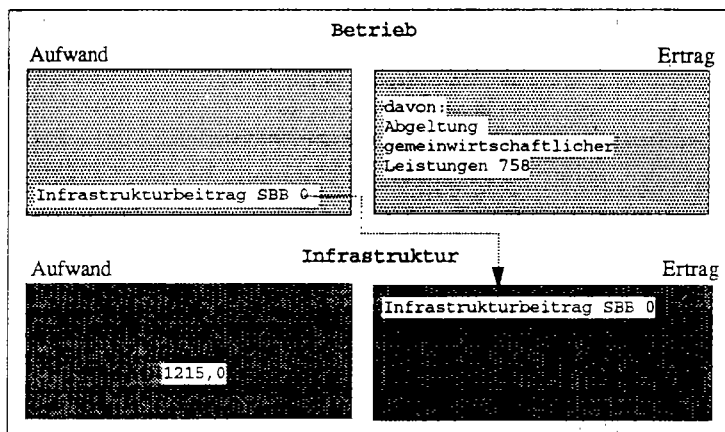
### 122 Resultate

Trotz sichtbaren Anstrengungen konnten die SBB die Vorgabe in Form der budgetierten Bundesbelastung nur um den Preis eines erhöhten Fehlbetrages erreichen. Dieser fällt mit 136 Millionen um 29 Millionen Franken höher aus als vorgesehen.

## 122.1 Unternehmungsziele

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

Darstellung 1



**Betrieb:** Mit der Budgetierung eines Fehlbetrages war klar, dass mit einer Unterdeckung des Betriebsaufwandes gerechnet werden musste. Die Erträge fielen zwar höher aus als im Vorjahr, blieben als Folge eines Nachfragerückganges indes hinter den Erwartungen zurück. Die Aufwendungen entsprachen dagegen dem Voranschlag, was letztlich zu einem erhöhten Fehlbetrag führte. Dieser konnte durch frühere Ertragsüberschüsse nicht voll gedeckt werden, weshalb ein Restbetrag von 26,2 Millionen Franken auf die neue Rechnung vorgetragen werden muss.

**Infrastruktur:** Die SBB sahen in ihrem Voranschlag ungedeckte Infrastrukturaufwendungen von 1241 Millionen Franken vor. Unter dem Gesichtspunkt der angespannten Finanzlage des Bundes wurde von den SBB erwartet, dass sie diesen Aufwand um 26 Millionen Franken reduzierten. Dies sollte mittels geringerer Fremdmittelaufnahme (reduzierter Zinsaufwand) und Einsparungen beim ordentlichen Unterhalt sowie bei den nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen erreicht werden. Den SBB gelang dies nur teilweise: sie konnten die Aufwendungen beim ordentlichen Unterhalt reduzieren, nicht aber bei den Zinsen. Die effektiven Zinssätze waren erneut höher als die vorgegebenen und überwogen in den Auswirkungen die reduzierte Mittelaufnahme.

Die Infrastrukturerfolgsrechnung schliesst mit einem Aufwand von 1253,5 Millionen Franken ab. Die Differenz zur Bundesvorgabe von 38,5 Millionen Franken übernehmen die SBB in die Unternehmenserfolgsrechnung. Damit wird die Vorgabe von 1215 Millionen Franken Infrastrukturleistungen des Bundes vordergründig zwar eingehalten, führt indes zu einem Anstieg des Fehlbetrages bei den SBB.

## 122.2 Belastung des Bundes

Der Bund kommt gemäss Leistungsauftrag 1987 für die Infrastrukturaufwendungen der SBB auf. Für die Rechnung 1992 verzichtete er aufgrund der finanziellen Entwicklung der SBB auf einen Infrastrukturbeitrag. Die SBB verbuchen den erwähnten Infrastrukturmehraufwand über die Unternehmungserfolgsrechnung und verhindern damit eine direkte Mehrbelastung des Bundes. Der Rechnungswert ist grundsätzlich identisch mit dem Voranschlagswert. Die Bundesbelastung nahm gegenüber dem Vorjahr um rund 6,3 Prozent zu (ohne Berücksichtigung des Fehlbetrages), womit im Vergleich zu den letzten Jahren (89/90: 16% und 90/91: 10%) immerhin ein positives Zeichen gesetzt wurde. Von einer eigentlichen Trendumkehr kann allerdings nicht gesprochen werden.

### Darstellung 2

Rechnung 1992

Zahlungen des Bundes an die SBB

Betrieb

Aufwand

Ertrag

davon:

Abgeltung GWL

Infrastruktur-  
beitrag SBB

Infrastruktur

Aufwand

Ertrag

Infrastruktur-  
beitrag SBB

1253,5

1215

38,5

Belastung Bund

VA 92 RE 92 Diff.

Abg.Tariferl.

17

17

0

Autoverl. Simplon

1

1

0

Abg.gemeinw.Leist.

- Regionalverkehr

670

670

0

- Huckepackverkehr

88

88

0

Infrastrukturleist.

1215

1215

0

Bund

Total

1991

1991

0

Die Budgetüberschreitung von 38,5 Millionen Franken in der Infrastrukturrechnung wird auf die Unternehmungserfolgsrechnung übertragen. Ein Nachtragskredit ist nicht erforderlich.

## 13 Die Beurteilung der Rechnungsergebnisse im einzelnen

### 131 Unternehmerische Leistung

#### 131.1 Ergebnis aus der Sicht des Leistungsauftrages

Der Leistungsauftrag sieht vor, dass der Bund den SBB die ungedeckten Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den Regionalverkehr und den Huckepackverkehr bezahlt. Ueberdies trägt er den Aufwand der Infrastrukturrechnung. Von den SBB wird indes erwartet, dass sie mit den sogenannten marktwirtschaftlichen Leistungsangeboten wie Personenfernverkehr und Güterverkehr einen Infrastrukturbeitrag erwirtschaften können.

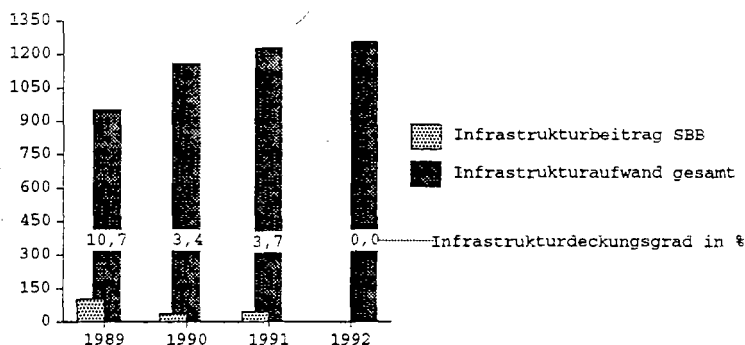
Die Ergebnisse 1991 und 1992 zeigen ebenso wie die kurz- und mittelfristigen Aussichten, dass dies nicht mehr möglich ist. Die Kostenentwicklung im öffentlichen Verkehr steigt generell viel stärker als jene bei den Einnahmen. Diese Scherenentwicklung akzentuiert sich in rezessiven Phasen, in denen die Verkehrsnachfrage namentlich im Bereich Güterverkehr stagniert oder gar einbricht.

Die nachstehende Darstellung zeigt die Entwicklung der letzten Jahre. Es gilt zu berücksichtigen, dass der Infrastrukturbeitrag 1991 allein zu Lasten eines Fehlbetrages möglich war. Faktisch waren die SBB bereits damals ausserstande, einen Beitrag an den Infrastrukturaufwand zu leisten.

### Darstellung 3

#### **Infrastrukturdeckung**

(auf Basis der Infrastrukturerfolgsrechnung)

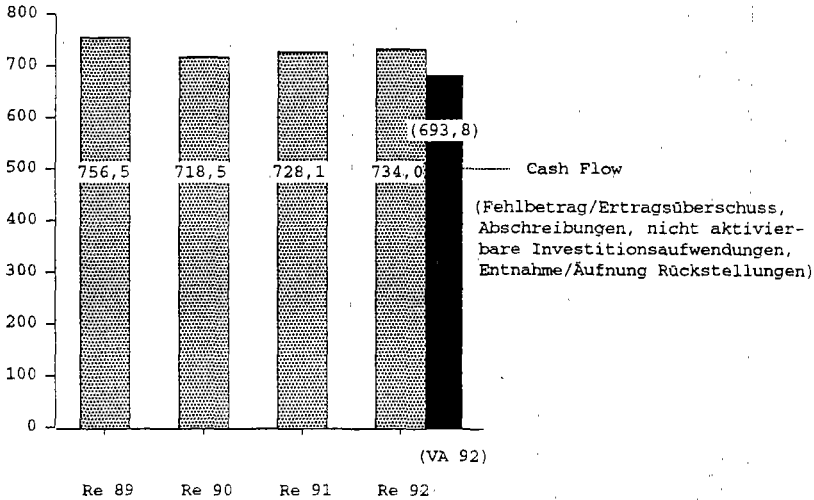


Die unternehmerische Leistung kann somit entgegen den ursprünglichen Absichten des Leistungsauftrages nicht unmittelbar an der Höhe des Infrastrukturbeitrages gemessen werden. Bei der Beurteilung steht zunehmend im Vordergrund, wie weit es den SBB gelingt, einen Fehlbetrag zu verhindern.

Mit 136 Millionen Franken fiel der Fehlbetrag um 29 Millionen Franken höher aus als budgetiert. Damit haben die SBB die Vorgabe des Bundes nicht erfüllt. Noch Mitte Jahr musste gemäss Hochrechnungen gar ein Fehlbetrag von über 200 Millionen Franken befürchtet werden. Mittels ausserordentlichen Erträgen und gezielten Einsparungen konnte der Betrag reduziert werden.

Der höhere Fehlbetrag wurde durch den erhöhten Abschreibungsbedarf mehr als kompensiert, weshalb der Cash flow letztlich höher ausfiel als budgetiert.

Darstellung 4

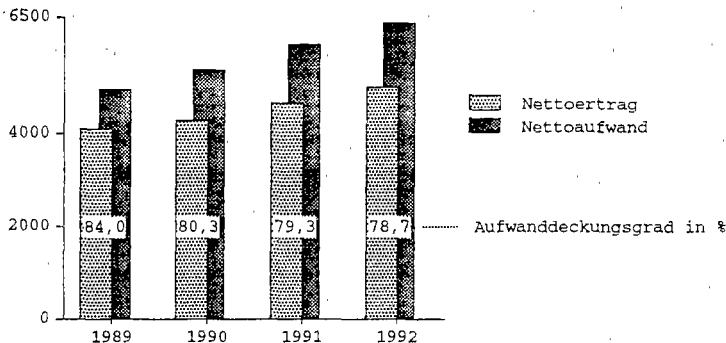


Die Ergebnisse zeigen, dass der Leistungsauftrag 1987 gescheitert ist. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen wäre er, wenn überhaupt, nurmehr mit rigorosen Massnahmen einzuhalten. Die Aufwand-Ertrags-Schere öffnet sich immer weiter. Eine Trendwende ist zurzeit nicht absehbar. Verschärft und damit nicht einfacher wird die Situation in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der Realisierung von BAHN 2000 (Volksentscheid vom 6. Dezember 1987). Hier fallen Investitionsfolgekosten an, denen erst längerfristig allenfalls entsprechende Mehreinnahmen gegenüberstehen.

Darstellung 5

**Gesamtaufwanddeckung**

(auf der Basis der Unternehmungserfolgsrechnung)



Nettobetrachtung, dh. unter Ausklammerung der Bundesleistungen für die Infrastruktur und des Infrastrukturbeitrages der SBB

Es ist unabdingbar, dass die SBB im Rahmen ihrer unternehmerischen Möglichkeiten den zweifellos noch verfügbaren Spielraum weiter ausschöpfen. Auch wenn die Rahmenbedingungen ungünstig sind, muss es die primäre Aufgabe der SBB bleiben, Fehlbeträge zu verhindern. Vor diesem Hintergrund erwartet der Bundesrat, dass die eingeleiteten Massnahmen (Reduktion Personalbestand, Optimierung Fahrplan, Abbau Stationsbesetzung, neues Rangierkonzept, neue Güterverkehrskonzepte wie Cargo Domizil 2000) noch erweitert und intensiviert werden und vor allem entsprechende Auswirkungen zeitigen. Die Groupe de réflexion hat mit ihrem Grünbuch zusätzliche Möglichkeiten zur Ergebnisverbesserung aufgezeigt.

## 131.2      **Leistungsfähigkeit der SBB**

Die SBB konnten die vom Bund gesetzten Ziele nicht in vollem Umfang erfüllen (Fehlbetrag). Welche Budgetveränderung zeichnen hierfür verantwortlich und wie ist die Leistungsfähigkeit der SBB im vergangenen Jahr zu beurteilen?

### **a.      Vergleich der Budget- und Rechnungswerte**

Die SBB haben trotz vereinzelt erheblichen Abweichungen gesamthaft wie gewohnt sehr präzise budgetiert. Bereits eine Abweichung von unter einem halben Prozent bei Aufwand oder Ertrag zeigt indes Auswirkungen von mehreren Millionen Franken.

Die grössten Abweichungen auf der **Ertragsseite** sind namentlich bei den Einnahmen im Güterverkehr (negativ) sowie beim neutralen und ausserordentlichen Ertrag (positiv) zu vermerken. Der Güterverkehr wurde vom Konjunktureinbruch voll getroffen. Die Annahmen beim Güterverkehr erwiesen sich als zu optimistisch. Unter dem neutralen und ausserordentlichen Ertrag war insbesondere der Verkauf des Kraftwerkes Amsteg von Bedeutung, aber auch die Uebertragung von Miteigentum an einem Grundstück auf dem Areal des Depots Basel an die PTT. Negative Auswirkungen hatte rechnermässig die gegenüber dem Voranschlag der SBB geringere Infrastrukturleistung des Bundes (1215 Mio statt 1241 Mio).

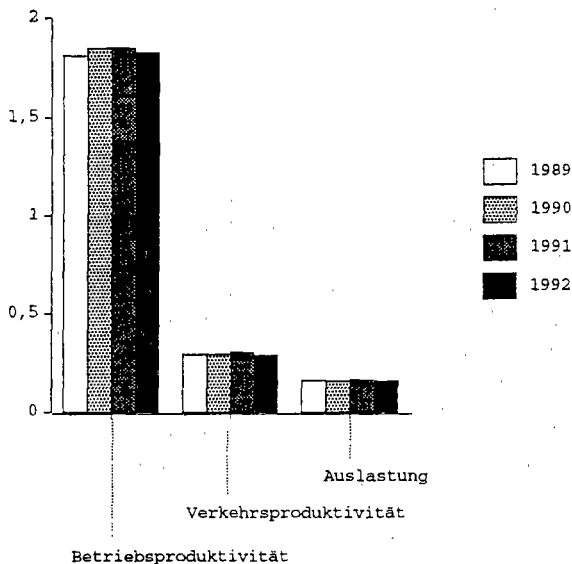
**Aufwandsseitig** konnten Einsparungen beim Personal- und Sachaufwand die Mehraufwendungen für Zinsen und Abschreibungen (inkl. nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen) kompensieren. Ein reduzierter Personalbestand (gegenüber Voranschlag: -531) und generelle Einsparungen beim Sachaufwand halfen beizutragen, dass das Gesamtergebnis nicht schlechter ausfiel.

Höhere Zinssätze und ein erhöhter Bedarf an Direktabschreibungen (Grossunterhalt) als erwartet, belasteten dagegen die Rechnung massiv. Die SBB müssen heute ein Fremdkapital von 14,8 Milliarden Franken verzinsen: 10,25 Milliarden für feste und 4,55 Milliarden Franken für laufende Verbindlichkeiten namentlich gegenüber dem Bund und der Pensionskasse. Daraus resultierte ein Zinsaufwand von 656,4 Millionen Franken, der infolge höherer Zinssätze den budgetierten Wert um 33 Millionen Franken überschritt. Der Bedarf an Direktabschreibungen für nicht aktivierbare Projekte (wie Provisorien) war 1992 unerwartet gross, weil ein vergleichsweise grosser Umfang an Bauprojekten abgerechnet werden konnte.

## b. Leistungskennziffern

Bei den Zugkilometern erfolgte im Vergleich zu 1991 marktbedingt eine Reduktion von gesamthaft 1,6 Prozent, wobei der Rückgang beim Personenverkehr (-1,6%) und beim Güterverkehr (-1,7%) gleich hoch ist. Aufgrund der völlig ungenügenden Kostendeckung und der rückläufigen Nachfrage wäre in diesem Bereich in bezug auf das Angebot eine stärkere Reaktion nötig gewesen. Die für die Produktion aufgebrauchten Arbeitsstunden haben im Vergleich zum Vorjahr marginal abgenommen. Mit Blick auf die an allen Fronten laufenden Rationalisierungsbemühungen der SBB muss hier schon in naher Zukunft eine erhebliche Reduktion und damit eine Produktivitätssteigerung erreicht werden.

Darstellung 6



Die **Betriebsproduktivität** (Zugkilometer je Arbeitsstunde) gibt an, welches Produktionsvolumen mit welchem Personaleinsatz bewältigt wurde. Die betrieblichen Minderleistungen wurden zwar mit einem geringeren Personalaufwand erbracht. Eine vollständige Kompensation gelang aber nicht, was sich in einer geringeren Betriebsproduktivität niederschlägt.

Diese Kennziffer sagt indessen nichts darüber aus, ob die erbrachte Leistung vom Markt auch nachgefragt wurde. Hierfür sind die Verkehrsproduktivität und insbesondere die Auslastung der Produktionsmittel massgebend.

Die **Verkehrsproduktivität** (Personen- und Tonnenkilometer je Arbeitsstunde) vergleicht den Personaleinsatz mit der Verkehrsnachfrage. Die 1991 erbrachten Leistungen konnten nicht erreicht werden. Der deutlich tieferen Nachfrage beim Personen- und vor allem beim Güterverkehr stand kein entsprechend geringerer Personalaufwand gegenüber, womit sich konsequenterweise eine schlechtere Verkehrsproduktivität ergab.

Wichtigste Kennziffer ist die **Auslastung** (Personen- und Tonnenkilometer je Zugkilometer). Sie gibt Auskunft darüber, in welchem Mass der Markt die angebotenen Leistungen nachge-

fragt hat. Die Gesamtauslastung ging gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Die Kennziffer widerspiegelt die momentane Wirtschaftslage mit ihren Auswirkungen auf den Verkehr, vor allem auf den Güterverkehr.

Um die Kennziffern und damit das Gesamtergebnis zu verbessern muss nicht allein die Produktion rationeller erfolgen, sondern muss auch das Leistungsangebot noch besser auf die tatsächlichen Bedürfnisse ausgerichtet werden. Auch Angebotskürzungen sind unter den heutigen Umständen vertieft zu diskutieren und auch durchzuführen.

### **c. Fazit**

Die Erklärungen zu den einzelnen Abweichungen vom Budget sind weitgehend plausibel. Nicht überraschend ist das Ergebnis bei den Verkehrserträgen. Die gegenwärtige Wirtschaftslage setzt klare Grenzen. Die rückläufige Industrieproduktion, Probleme im Baugewerbe und einer damit einhergehenden starken Zunahme der Arbeitslosigkeit sowie der ähnliche Konjunkturverlauf in den umliegenden Ländern gingen an den SBB nicht spurlos vorüber. Auch 1993 dürften entsprechende Konsequenzen auf die Rechnung der SBB nicht ausbleiben. Damit die negative Entwicklung zumindest gebremst werden kann, müssen die SBB ihre Leistungen noch rationaler erbringen und muss überdies vor allem auch im marktwirtschaftlichen Bereich das Angebot noch verstärkt nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten festgelegt werden. Nur so kann das vom Bundesrat geforderte Ziel (keine Fehlbeträge) erreicht werden.

## **132 Beurteilung der Abgeltungsbereiche**

Der Bundesrat verzichtet unter den gegebenen Umständen auf einen Infrastrukturbeitrag der SBB. Die Einflussnahme des Bundes auf die Gestaltung einzelner Leistungsbereiche beschränkt sich damit auf die Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

### **132.1 Die Abgeltungsbereiche**

Die Abgeltungsbereiche umfassen den regionalen Personenverkehr und den Huckepackverkehr. Die Abgeltung wird zum voraus verbindlich festgelegt, womit der Bund bewusst bereits in der Planungsphase auf diese Bereiche Einfluss nimmt.

#### **a. Regionaler Personenverkehr (RPV)**

Mit der Botschaft zum Voranschlag 1992 hat der Bund im RPV die zu leistende Anzahl Zugkilometer gegenüber dem Vorjahr nicht verändert (49,3 Mio. Zugkm) und legte die Abgeltung für diese Leistung auf 670 Millionen Franken fest (1991 600 Mio. Fr.). Die SBB haben gestützt auf diese Vorgaben und ergänzt durch den Leistungsauftrag (grundsätzlich stündliche Verbindungen) 1992 ein entsprechendes Angebot erbracht.

Die überaus schlechte Kostendeckung zahlreicher Linien ist bekannt. Es ist offensichtlich, dass das Regionalverkehrsangebot der SBB vor dem Hintergrund der angespannten Finanzlage des Bundes im Grundsatz überprüft werden muss. Das heutige Angebot ist durch den Bund allein nicht mehr finanzierbar. Während ein Abbau in den nachfragestarken Zeiten nicht zur Diskussion stehen kann, wird namentlich in den Randstunden und am Wochenende eine Ausdünnung des Fahrplanes kaum zu umgehen sein. Angebotsverbesserungen werden folglich nur noch durch entsprechende Kompensationen möglich.

Es ist heute klarer denn je, dass ein befriedigendes und den spezifischen Bedürfnissen entsprechendes Regionalverkehrsangebot nurmehr in enger Zusammenarbeit aller Betroffenen möglich ist. Hierzu müssen die Finanzierungsgrundlagen des Regionalverkehrs für die SBB, die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) und die Postautodienste harmonisiert werden. Dies ist im vorliegenden Entwurf zur Revision des Eisenbahngesetzes vorgesehen. Die Harmonisierung ist zudem Voraussetzung, dass die Idee der Regionalisierung, das heisst der Uebernahme von SBB-Regionallinien durch KTU, überhaupt möglich wird. Der Diskussion hierüber ist allerdings wenig förderlich, wenn die Kantone bereits heute signalisieren, sie dürften durch allfällige Neuregelungen keinesfalls stärker belastet werden. Es kann nicht darum gehen, allein Lasten vom Bund auf die Kantone zu verschieben. Wer jedoch Interesse daran hat, in den Regionen ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen aufrecht zu erhalten oder gar noch zu verbessern, muss bereit sein, hierfür einen Beitrag zu leisten. Unter den heutigen Rahmenbedingungen ist es den SBB schlicht unmöglich, das bisherige Angebot in der Fläche weiter zu betreiben. Bund und Kantone müssen gemeinsam nach neuen Wegen suchen. Mit dem Entwurf zur Revision des Eisenbahngesetzes und dem Grünbuch über die Zukunft der SBB liegen wichtige Grundlagen dazu vor.

#### **b. Kombinierte Verkehr Schiene/Strasse**

Die Huckepackrechnung der SBB umfasst neben dem eigentlichen Huckepackverkehr (Beförderung von Lastwagen, Sattelaufleger, Wechselbehälter, aber nicht Container) auch die Folgekosten der vom Bundesrat 1989 beschlossenen Uebergangslösung. Diese Kosten belasten die Rechnung. Für 1992 legte der Bundesrat die gesamte Abgeltung auf 88 Millionen Franken fest. Die SBB prognostizierten für 1992 eine Steigerung der Transportmenge auf rund 190'000 Sendungen.

Entgegen der allgemeinen Entwicklung im Güterverkehr verzeichnete der Huckepackverkehr erneut ein erfreuliches Wachstum. Auch wenn der erhoffte Wert nicht ganz erreicht wurde, erzielten die SBB mit gesamthaft 186'480 Sendungen ein respektables Ergebnis. Entgegen den eigentlichen Absichten hat sich das Verhältnis begleiteter Verkehr/unbegleiteter Verkehr leicht zugunsten des begleiteten verändert. Die SBB müssen versuchen, dieser Tendenz mittels tariflichen Massnahmen entgegenzuwirken.

Mit dem Anwachsen der Folgekosten der Uebergangslösung (Huckepackkorridor) geraten die Huckepackverkehrsleistungen unter verstärkten Druck. Da zurzeit kaum Gelegenheit besteht, am Markt Preisaufschläge durchzusetzen, müssen die SBB die entsprechenden Angebote möglichst rationell bewältigen. Mit der definitiven Einführung der Schwerverkehrsabgabe und gleichzeitiger Erhöhung könnte indes schon bald der erforderliche Spielraum geschaffen werden, um die Tarife auch auf der Schiene anzuheben.

Die Realisierung der Uebergangslösung am Gotthard schreitet nach wie vor planmässig voran. Ab 1994 wird dadurch ein wesentlicher Kapazitätssprung ermöglicht. Mit dem Ausbau am Lötschberg für den Transport von 4 m hohen Fahrzeugen wurde bislang zugewartet. Diese Investition, die keine Kapazitätssteigerung bringt, aber gemäss Transitvertrag zu erstellen ist, wird erst erfolgen, wenn klar ist, dass auch auf der Südseite (Iselle - Domodossola) von den Italienern entsprechende Ausbauten vorgenommen werden. Erste Zusagen liegen vor, weshalb mit einem baldigen Baubeginn des von der BLS überarbeiteten Projektes gerechnet werden kann.

## 133 Beurteilung der übrigen Unternehmungsbereiche

Zur Beurteilung des Ergebnisses sind nicht allein die gesamtwirtschaftlichen, sondern ebenso die marktwirtschaftlichen Angebotsbereiche von Interesse. Der Bund kann und will hier allein dann Einfluss nehmen, wenn die globale Unternehmungszielsetzung nachhaltig beeinträchtigt wird.

### 133.1 Personenfernverkehr

Im Vergleich zum Vorjahr musste ein einschneidender Nachfragerückgang von -4,5 Prozent festgestellt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Jubiläumsjahr 1991 mit zahlreichen Sonderangeboten ein eigentliches Spitzenergebnis erzielt wurde. Mit Sicherheit hatte auch die schlechtere Konjunkturlage in Kombination mit den erfolgten Tarifierhöhungen ihren Einfluss auf das Ergebnis. Die höheren Tarife führten dazu, dass der Ertrag gegenüber 1991 im Fernverkehr dennoch um 1,4 Prozent verbessert wurde. Beim internationalen Verkehr resultierte gar ein Ertragswachstum von 14,2 Prozent.

Tabelle 4

| Ertragskenn-<br>ziffern       | 1989   | 1990   | 1991   | 1992   | Veränderungen<br>in Prozent<br>gegenüber 1991 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------------------|
| Markterlös                    |        |        |        |        |                                               |
| Reiseverkehr 1)               |        |        |        |        |                                               |
| - je Personen-<br>fahrt (Fr.) | 5,28   | 5,39   | 5,79   | 6,13   | 5,87                                          |
| - je Personen-<br>km (Rp.)    | 12,42  | 12,86  | 12,69  | 13,89  | 9,46                                          |
| Auslastung<br>(pkm : Zug)km)  | 121,25 | 116,80 | 128,59 | 124,80 | -2,95                                         |

1) ohne Abgeltung RPV

Die durchschnittliche Auslastung nahm infolge eines Nachfragerückganges bei weitgehend unverändertem Angebot zwar ab, fiel aber nicht auf das Niveau früherer Jahre zurück. Als unmittelbare Konsequenz der Tarifierhöhung ist der durchschnittliche Ertrag pro Personen-kilometer angestiegen und führte dazu, dass die Gesamterträge über dem Vorjahr lagen.

### 133.2 Güterverkehr

Die rezessive Wirtschaftslage liess die transportierte Menge im Vergleich zu 1991 um 6,5 Prozent sinken. Verschlechtert hat sich namentlich die Ertragssituation beim inländischen Wagenladungsverkehr (Baubranche). Nur aufgrund der realisierten Tarifierhöhungen und der neuen Vereinbarung über die (verteuerte) Postbeförderung verhinderten letztlich einen Ertragseinbruch. Analog dem Personenverkehr konnten die Durchschnittserträge verbessert

werden. Die Auslastung sank jedoch, womit das Gesamtergebnis Güterverkehr im Rahmen des Vorjahres blieb, indes die mit dem Voranschlag erwartete Verbesserung klar verfehlte.

Die seit Jahren ungenügende Ertragssituation beim Güterverkehr zeigt die Problematik des Leistungsauftrages. Bei strikter Einhaltung der Vorgabe, wonach der Güterverkehr mit Ausnahme des Huckepackverkehrs nach marktwirtschaftlichen Kriterien zu führen ist, müsste in diesem Bereich das Angebot zumindest in weiten Teilen umgehend eingestellt werden. Auch wenn dies unrealistisch erscheint, sind Korrekturen unumgänglich. Entsprechende Massnahmen (Cargo Domizil 2000, Straffung des Wagenladungsverkehrs) werden zurzeit vorbereitet oder bereits umgesetzt. Ein neuer Leistungsauftrag/Unternehmungsvertrag muss allerdings der Tatsache Rechnung tragen, dass der Schienengüterverkehr unter den heutigen Rahmenbedingungen im allgemeinen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann.

Tabelle 5

| Ertragskenn-<br>ziffern       | 1989   | 1990   | 1991   | 1992   | Veränderung<br>in Prozent<br>gegenüber 1991 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------------------------------------|
| Markterlös<br>Güterverkehr 1) |        |        |        |        |                                             |
| - je Tonne (Fr.)              | 24,47  | 24,83  | 25,81  | 27,74  | 7,48                                        |
| - je Tonnen-<br>km (Rp.)      | 15,23  | 15,49  | 16,14  | 17,16  | 6,32                                        |
| Auslastung<br>(tkm : Zugkm)   | 297,89 | 306,38 | 283,50 | 272,71 | -3,81                                       |

1) Ohne Huckepackabgeltung

## 134 Personal

Der Personalaufwand ist mit über 3,5 Milliarden Franken der weitaus wichtigste Aufwandsposten. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Anstieg von 256,9 Millionen Franken (+7,8%) zu verzeichnen. Mit einem Abbau des Bestandes um 148 Beschäftigte konnte ein stärkeres Aufwandswachstum als Folge der erhöhten Teuerung vermieden werden. Rechnungsmässig nicht zum Ausdruck kommt der erfolgte umfangreiche Abbau von Ueberstunden. Damit wird der Spielraum für einen weiteren, absolut unabdingbaren Stellenabbau in den nächsten Jahren erweitert. Die zurzeit laufende Faktorkosten/Nutzen-Analyse bei den zentralen Diensten wird ein allfälliges zusätzliches Einsparungspotential aufzeigen. Als der heutige Situation angepasstes Vorgehen erachtet der Bundesrat die Bemühungen der Unternehmungsleitung, den Personalbestand weitgehend durch natürliche Abgänge zu kompensieren und von Entlassungen abzusehen. Dies ist indes nur solange möglich, als das Personal bezüglich Arbeitsort eine gewisse Flexibilität zeigt.

Gemäss SBB-Verordnung vom 29. Juni 1988 legt der Bundesrat das Investitionsvolumen der SBB jährlich fest. Die Plafonierung der Investitionen stellt sicher, dass die später nicht mehr beeinflussbaren Folgekosten überblickbar bleiben.

1992 standen den SBB für ordentliche Investitionen netto 1550 Millionen Franken zur Verfügung, ergänzt durch 26 Millionen Franken für die Erstellung der Depotanlage Basel. Die zusätzlichen Mittel wurden durch den erfolgten Landverkauf an die PTT (neutraler und ausserordentlicher Ertrag) kompensiert. Neben den ordentlichen Investitionsmitteln verfügen die SBB über zusätzliche Mittel unter verschiedenen Titeln, wie zum Beispiel BAHN 2000. Die SBB sahen im Voranschlag Bruttoinvestitionen von total 2174,7 Millionen Franken vor, die sie aber nicht ausschöpften. Die SBB haben im vergangenen Jahr brutto 1970,9 Millionen Franken investiert oder rund 200 Millionen weniger als vorgesehen. Von diesem Gesamtbetrag entfielen 1421 Millionen auf Anlagen und Einrichtungen sowie 550 Millionen Franken auf Fahrzeuge. Investitionen zur Hebung der Sicherheit und für den Umweltschutz belasten die SBB zunehmend.

Tabelle 6

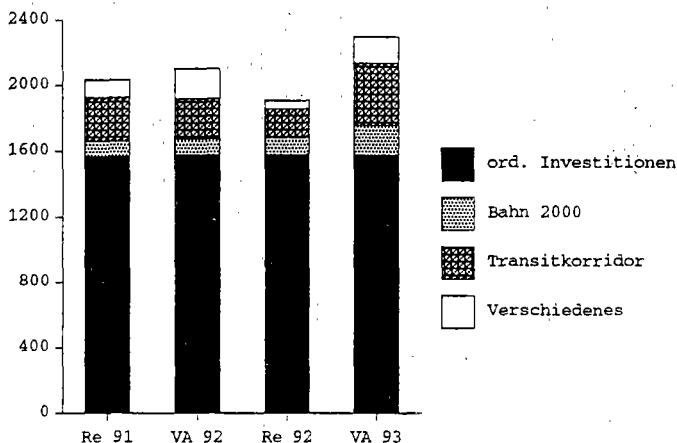
|                                         | Rechnung<br>1991     | Voranschlag<br>1992 | Rechnung<br>1992 | Differenz zu<br>Rechnung<br>1991 | zu<br>Voranschlag<br>1992 |
|-----------------------------------------|----------------------|---------------------|------------------|----------------------------------|---------------------------|
|                                         | in Millionen Franken |                     | in Prozent       |                                  |                           |
| Bruttoinvestitionen                     | 2088,5               | 2174,7              | 1970,9           | -5,6                             | -9,4                      |
| Beiträge Dritter                        | 52,9                 | 72,6                | 65,6             | 24,0                             | -9,6                      |
| Nettoinvestitionen<br>zu Lasten der SBB | 2035,6               | 2102,1              | 1905,3           | -6,4                             | -9,4                      |
| davon                                   |                      |                     |                  |                                  |                           |
| - ord. Investitionen                    | 1567,5               | 1576,0              | 1578,6           | 0,7                              | 0,2                       |
| - BAHN 2000                             | 92,7                 | 98,0                | 102,1            | 10,1                             | 4,2                       |
| - Huckepackkorridor                     | 267,8                | 244,7               | 173,6            | -35,2                            | -29,1                     |
| - Verschiedenes 1)                      | 107,6                | 183,4               | 51,0             | -52,6                            | -72,2                     |

1) Umfassend insbesondere Liegenschaftserwerb (Projektzuordnung offen), rentable Investitionen (kommerzielle Nutzung)

Der ordentliche Investitionsplafonds wurde eingehalten (Differenz + 0,2%). Markant unter den veranschlagten Werten blieben die Investitionen zugunsten des Huckepackkorridors (Uebergangslösung), für kommerzielle Projekte und beim Liegenschaftserwerb. Die grosse Abweichung beim Huckepackkorridor ist primär durch zwei Punkte bedingt. Erstens erlaubte die Baukonjunktur den SBB Baulose unter günstigen Konditionen zu vergeben und zweitens haben sich bei den Rechnungsstellungen gewisse Verzögerungen ergeben. Ueberdies können

generelle Einsparungen vorgenommen werden. Auf den Ablauf der Arbeiten hatte dies keinen Einfluss. Der Korridor kann wie geplant Anfang 1994 in Betrieb genommen werden. Bezüglich Investitionen in Projekte kommerzieller Nutzung erforderte die Konjunkturlage Zurückhaltung. Beim Erwerb neuer Liegenschaften (für die spätere Nutzung durch BAHN 2000, Neat, etc) haben Projektverzögerungen sowie die nach wie vor hohen Preise zu geringeren Investitionen geführt.

Darstellung 7



Die Vorgabe des Bundesrates bei der Infrastrukturleistung, die Mittelfristplanzahlen der SBB an jene tieferen Zahlen des Finanzplanes des Bundes anzupassen, lässt ein ungebremses Wachstum der Investitionen mit Blick auf die Folgekosten nicht zu. Eine klare Prioritätensetzung, verbunden mit einer ernsthaften Ueberprüfung bisheriger Investitionsstandards, ist unabdingbar.

## 136 Cargo Domizil 2000

Mit Ausnahme des Huckepackverkehrs ist der Güterverkehr dem marktwirtschaftlichen Bereich zuzuordnen und sollte demnach grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein. Wie vermerkt, ist dies unter den heutigen Rahmenbedingungen allerdings nicht mehr möglich. Dennoch muss ein Angebot in diesem Bereich eine bestimmte Kostendeckung erreichen.

Cargo Domizil (Stückgutverkehr) konnte dieser Forderung mit der heutigen Struktur nie entsprechen. Mit den Erträgen werden wohl die Grenzkosten, nicht aber die produktfixen Kosten gedeckt. Ein Beitrag an die Infrastrukturfixkosten ist undenkbar. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat die SBB 1990 aufgefordert, das Angebot einzustellen oder massive Veränderungen am Konzept vorzunehmen, die es erlauben, einen Infrastrukturbeitrag zu erwirtschaften (positiver Deckungsbeitrag II).

Intensive Studien und Berechnungen haben gezeigt, dass nur mit einer radikalen Rationalisierung ein positives Ergebnis zu erreichen ist. Die SBB haben im Februar dieses Jahres ihre Vorstellungen präsentiert. Eine gemischtwirtschaftliche AG, an der insbesondere die SBB und das private Strassentransportgewerbe beteiligt sind, will mit einem stark reduzierten

Bedienungs raster einen 16-24-Stunden-Haus-zu-Haus Service sicherstellen. Die SBB erwarten mit dem neuen Konzept eine Ergebnisverbesserung von über 50 Millionen Franken.

Der Bundesrat wird sobald wie möglich über das neue Konzept entscheiden.

## 2 Besonderer Teil

### 21 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Die Unternehmungserfolgsrechnung der SBB enthält folgende Leistungen des Bundes:

Tabelle 7

| Finanzielle Leistungen<br>des Bundes                     | 1990 | 1991 | 1992 |
|----------------------------------------------------------|------|------|------|
| in Millionen Franken                                     |      |      |      |
| Ordentliche SBB-Gesetzgebung                             |      |      |      |
| - regionaler Personenverkehr                             | 550  | 600  | 670  |
| - Huckepackverkehr                                       | 42   | 50   | 88   |
| - Infrastrukturleistung 1)                               | 1053 | 1183 | 1215 |
|                                                          | 1645 | 1833 | 1973 |
| Andere Bundesbeschlüsse                                  |      |      |      |
| - Tarifierleichterungen im<br>öffentlichen Verkehr       | 58   | 39   | 17   |
| - Autoverlad Simplon                                     | 1    | 1    | 1    |
| Total                                                    | 1704 | 1873 | 1991 |
| 1) 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:

- 1991 1743 Millionen Franken
- 1992 1959 Millionen Franken (inkl. Nachtragskredit von 38 Mio. Fr. gemäss SBB-Rechnung 1991)

### 22 Rechtsgrundlagen

Nach Artikel 7 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (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 Unternehmungserfolgsrechnung 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 Unternehmungserfolgsrechnung 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 Unternehmungserfolgsrechnung (3) gutgeschrieben.

Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird mit dem Voranschlag festgelegt. Der Infrastrukturbeitrag bedeutet für die SBB und somit für ihre Unternehmungserfolgsrechnung 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 Unternehmungs- und Infrastrukturerfolgsrechnung insgesamt (Rechnung 1992 in Mio. Fr.).

# Darstellung 8

## Unternehmungserfolgsrechnung

|                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|
| Aufwand 1)               | (6336,5)                 |
| Personalaufwand          | An-<br>teile<br>(1215,0) |
| Sachaufwand              |                          |
| Abschreibungen           |                          |
| Zinsen                   |                          |
| Nicht aktivierbare       |                          |
| Investitionsaufwendungen |                          |
| Uebrigere Aufwand        |                          |
| Infrastrukturbeitrag 4)  | (0)                      |
| Ertragsüberschuss        |                          |

|                                               |          |
|-----------------------------------------------|----------|
| Ertrag                                        | (6200,5) |
| Personen-/Güterverkehr                        |          |
| Abgeltung                                     |          |
| Nebenertrag                                   |          |
| Eigenleistungen (Investitionsrechnung, Lager) |          |
| Uebrigere Ertrag                              |          |
| Leistungen für die Infrastrukturerechnung 3)  | (1215,0) |
| Fehlbetrag                                    | 136,0    |

## Infrastrukturerfolgsrechnung

|                                 |                 |
|---------------------------------|-----------------|
| Aufwand 2)                      | (1215,0)        |
| Abschreibungen                  |                 |
| Zinsen                          |                 |
| Ordentlicher Unterhalt          |                 |
| Nicht aktivierbare              |                 |
| Investitionsaufwendungen        |                 |
| Ertrag                          |                 |
| Infrastrukturbeitrag SBB (0) 5) |                 |
| Infrastrukturleistungen Bund 6) | (Saldo: 1215,0) |

# **Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992**

*Entwurf*

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 7 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944<sup>1)</sup> über  
die Schweizerischen Bundesbahnen,  
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen  
Bundesbahnen für das Jahr 1992,  
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 1. April 1993 an den  
Bundesrat,  
und in die Botschaft des Bundesrates vom 21. April 1993<sup>2)</sup>,  
beschliesst:*

## **Art. 1**

<sup>1)</sup> Die Jahresrechnungen 1992 und die Bilanz per 31. Dezember 1992 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

<sup>2)</sup> Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992 wird genehmigt.

## **Art. 2**

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

6053

<sup>1)</sup> SR 742.31

<sup>2)</sup> BBl 1993 II 249

# **Konzession für das TV-Spartenprogramm Tourismus Picture Network (Topin)**

**(Konzession Topin)**

vom 5. Mai 1993

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf das Bundesgesetz vom 21. Juni 1991<sup>1)</sup> über Radio und Fernsehen (RTVG)

und in Ausführung der Radio- und Fernsehverordnung vom 16. März 1992<sup>2)</sup> (RTVV),

erteilt der Wigra Marketing AG, Seestrasse 27, 8942 Oberrieden, folgende Konzession:

## **I. Allgemeines**

### **Art. 1** Gegenstand

<sup>1)</sup> Die Wigra Marketing AG wird ermächtigt, ein deutschsprachiges TV-Spartenprogramm national zu veranstalten.

<sup>2)</sup> Für den Umfang, den Inhalt und die Art der Veranstaltung, die Organisation und die Finanzierung sind, soweit diese Konzession nichts anderes bestimmt, die im Gesuch und in den ergänzenden Unterlagen gemachten Angaben massgebend und verpflichtend.

### **Art. 2** Ziel

Die Wigra Marketing AG soll einen Beitrag leisten zur allgemeinen, vielfältigen und sachgerechten Information der Zuschauerinnen und Zuschauer.

## **II. Spartenprogramm**

### **Art. 3** Schwerpunkte

<sup>1)</sup> Die Wigra Marketing AG veranstaltet ein Spartenprogramm mit Schwerpunkt im Bereich der touristischen und meteorologischen Information.

<sup>2)</sup> Das Programm besteht aus bewegten oder stehenden Landschaftsbildern, aus bewegten oder stehenden Meteo-Bildern sowie aus Texttafeln mit Tourismusinformationen, Wetterberichten und Verkehrshinweisen.

<sup>1)</sup> SR 784.40

<sup>2)</sup> SR 784.401

### **III. Organisation, Technik und Betriebspflicht**

#### **Art. 4 Statuten**

Die Statuten müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a. die Aktien müssen auf den Namen lauten;
- b. die Übertragbarkeit der Aktien ist so zu beschränken, dass Schweizer Bürger oder schweizerisch beherrschte juristische Personen mehr als die Hälfte des Kapitals und der Stimmrechte besitzen;
- c. die Verteilung von Kapital und Stimmrechten muss jederzeit aus dem Aktienbuch ersichtlich sein;
- d. mehr als die Hälfte des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung müssen Schweizer Bürger sein.

#### **Art. 5 Geschäftsordnung**

Die Geschäftsordnung regelt insbesondere die Aufgaben, die Kompetenzen und die Verantwortlichkeiten der leitenden Gesellschaftsorgane und der Redaktion.

#### **Art. 6 Verbreitung**

<sup>1</sup> Das Programm der Wigra Marketing AG wird über Kabelnetze verbreitet. Die erforderlichen Vereinbarungen mit den Kabelnetzbetreibern bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Departement) genehmigt die Verbreitungsmittel in einem Anhang zur Konzession. Änderungen sind dem Departement vorgängig zu unterbreiten.

#### **Art. 7 Betriebspflicht**

<sup>1</sup> Der Betrieb darf nur mit Bewilligung des Departementes unterbrochen werden.

<sup>2</sup> Die Konzession fällt dahin, wenn der Betrieb während mehr als drei Monaten eingestellt wird.

### **IV. Aufsicht**

#### **Art. 8 Meldepflichten**

<sup>1</sup> Spätestens 30 Tage nach Erteilung der Konzession orientiert die Wigra Marketing AG das Departement über:

- a. die Zusammensetzung des Verwaltungsrates und der Geschäftsleitung;
- b. die Geschäftsordnung;
- c. Zusammensetzung und das Reglement der Ombudsstelle;
- d. die programmliche Zusammenarbeit mit andern Veranstaltern und mit Programmlieferanten;
- e. das Reglement betreffend die Werbung;
- f. das Reglement betreffend das Sponsoring.

<sup>2</sup> Die Geschäftsordnung, das Werbe- sowie das Sponsoring-Reglement bedürfen der Genehmigung durch das Departement.

<sup>3</sup> Ebenso orientiert die Wigra Marketing AG das Departement mindestens 30 Tage zum voraus über Änderungen in Punkten nach Absatz 1 und über meldepflichtige Beteiligungsveränderungen nach Artikel 8 RTVV. Eine Übertragung von mehr als einem Drittel des Aktienkapitals gilt als wirtschaftlicher Übergang im Sinne von Artikel 13 Absatz 1 RTVG.

#### **Art. 9 Jahresbericht und Rechnung**

<sup>1</sup> Die Wigra Marketing AG stellt dem Departement jeweils auf den 31. März den Geschäftsbericht zu; dieser besteht mindestens aus der Jahresrechnung und dem Jahresbericht. Er wird nach den Vorschriften von Artikel 662 ff. des Schweizerischen Obligationenrechts<sup>1)</sup> erstellt.

<sup>2</sup> Der Jahresbericht muss Auskunft geben über:

- a. die Programmtätigkeit der Wigra Marketing AG und ihrer Organe;
- b. die Tätigkeit der Ombudsstelle;
- c. die Programmstruktur und die Gesamtsendezeit;
- d. den Ausbaustand der Verbreitungsinfrastruktur, die technische Reichweite des Programms sowie die Ergebnisse der Zuschauerforschung.

#### **Art. 10 Brutto-Werbeeinnahmen**

<sup>1</sup> Die Wigra Marketing AG orientiert das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) bis zum 31. März über die im Vorjahr realisierten Brutto-Werbeeinnahmen.

<sup>2</sup> Sie gibt gleichzeitig Auskunft über den Umfang der ausgestrahlten Werbung im Berichtsjahr und in den einzelnen Monaten.

<sup>3</sup> Sie verschafft dem BAKOM nötigenfalls Einsicht in die Belege Dritter, die mit der Akquisition der Werbung betraut sind.

### **V. Schlussbestimmungen**

#### **Art. 11 Übergangsbestimmungen**

Spätestens 30 Tage nach Erteilung der Konzession reicht die Wigra Marketing AG dem Departement die technischen Angaben über die Verbreitungsmittel ein.

#### **Art. 12 Nachträgliche Auflagen**

<sup>1</sup> Soweit es die Durchsetzung der schweizerischen oder europäischen Medienrechtsordnung erfordert, kann das Departement diese Konzession mit nachträglichen Auflagen ergänzen.

<sup>1)</sup> SR 220

<sup>2</sup> Solche Änderungen geben der Wigra Marketing AG keinen Anspruch auf Entschädigung.

**Art. 13** Inkrafttreten und Geltungsdauer

Die Konzession tritt am 1. Juni 1993 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2002. Auf Erneuerung besteht kein Anspruch.

5. Mai 1993

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Ogi

Der Bundeskanzler: Couchepin

6081

## **Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1992 vom 21. April 1993**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1993             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 21               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | 93.027           |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 01.06.1993       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 249-275          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 052 621       |

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.