82.027

Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981

vom 5. Mai 1982

Frau Präsidentin, Herr Präsident,
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 1981 mit dem Antrag auf Genehmigung.

Wir versichern Sie, Frau Präsidentin, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

5. Mai 1982

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Honegger
Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Die Rechnung 1981 der Schweizerischen Bundesbahnen schliesst bei einem Gesamtertrag von 2696,4 Millionen Franken und einem Gesamtaufwand von 3456,8 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 760,4 Millionen Franken ab. Der Gesamtaufwand liegt gegenüber dem Vorjahr um 187,8 Millionen Franken (+5,7%) höher, so dass trotz einer weiteren Zunahme des Gesamtertrags um 20,9 Millionen Franken (+0,8%) ein um 166,9 Millionen Franken schlechteres Rechnungsergebnis ausgewiesen wird. Der im Voranschlag vorgesehene Fehlbetrag wurde um 106,1 Millionen Franken überschritten. Der gegenüber dem Voranschlag um 51,5 Millionen Franken gestiegene Aufwand ist hauptsächlich teuerungsbedingt. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr waren um 103,8 Millionen Franken zu hoch budgetiert, während beim Reiseverkehr (+21,6 Mio. Fr.) und bei den übrigen Erträgen (+27,6 Mio. Fr.) bessere Resultate erzielt wurden.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 16. April 1982 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1981 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.

12 Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

	1977	1978	1979	1980	1981
Beförderte Personen (Mio.)	205,5	203,4	205,6	216,3	218,2
Einnahmen aus dem Reiseverkehr (Mio. Fr.).....	842,2	863,0	868,2	942,5	966,6
Beförderte Gütertonnen (Mio.)	38,9	39,9	44,0	46,3	45,3
Einnahmen aus dem Güterverkehr (Mio. Fr.).....	986,5	974,3	1034,6	1128,9	1106,2

Die beiden Verkehrssektoren weisen im Berichtsjahr eine unterschiedliche Entwicklung auf. Während beim Reiseverkehr sowohl die Verkehrsleistungen als auch die Erträge im Vergleich zum Budget 1981 und zur Rechnung 1980 erneut leicht zugenommen haben, weist der Güterverkehr nach einem konjunkturellen Zwischenhoch im Jahre 1980 gegenüber Budget und Vorjahresrechnung ein ungenügendes Ergebnis auf. Der Ertrag aus dem Reiseverkehr hat seit dem Rezessionsjahr 1975 stärker zugenommen als derjenige aus dem Güterverkehr.

Im Reiseverkehr stieg die Zahl der beförderten Personen auf 218,2 Millionen oder um 0,9 Prozent gegenüber 1980. Mit wenigen Ausnahmen ist bei allen Sparten des Personenverkehrs eine Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen. Die grösste Verkehrszunahme entfällt auf die Streckenabonnemente. Die mittlere Reiseweite pro Person bewegt sich mit 41,7 km im Rahmen der Vorjahre. Als Folge der weiter zunehmenden Motorisierung und des immer noch fortschreitenden Ausbaus des Strassennetzes ist der Marktanteil der Bahn im Personenverkehr weiterhin rückläufig. Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr konnten vor allem dank der Tariferhöhung von Ende Oktober 1980 um 24,1 Millionen Franken oder 2,6 Prozent auf 966,6 Millionen Franken gesteigert werden. Der schweizerische Personenverkehr weist durchwegs Mehrerträge aus, wobei die Ertragszunahme bei den Geschäfts- und touristischen Abonnementen sowie bei den regelmässigen Fahrten zur Ausbildung und zur Arbeit am stärksten ausgefallen ist. Beim Gepäcktransport wurden Mehreinnahmen von 0,7 Millionen Franken erzielt. Die Einnahmen aus dem internationalen Personenverkehr stagnierten. Dagegen hat der Wegfall des Transports begleiteter Motorfahrzeuge

durch den Gotthard einen Ertragsausfall von 12,3 Millionen Franken (−73,7%) zur Folge.

Im Güterverkehr verringerte sich das Transportvolumen als Folge der abgeschwächten Konjunktur in den Nachbarländern und der durch den steigenden Kurs des Schweizerfrankens verschärften Konkurrenzverhältnisse um 2,2 Prozent auf 45,26 Millionen Tonnen. Beim Wagenladungsverkehr weist nur der Binnenverkehr eine Zunahme auf (+1,3%). Die Einbusse bei den übrigen Transportarten (Import-, Export- und Transitverkehr) beträgt zwischen 0,7 und 5,7 Prozent. Der die grösste Abweichung gegenüber 1980 aufweisende Importverkehr wurde vor allem durch die reduzierte Nachfrage nach Mineralölprodukten beeinflusst. Der Transitverkehr verminderte sich um 3,9 Prozent. Im kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) wurde das Vorjahresergebnis nicht ganz erreicht (−1,3%). Ohne den im Mai 1981 aufgehobenen Kurzstrecken-Huckepackverkehr Altdorf–Cadenazzo ergäbe sich eine Zunahme von 5,6 Prozent. Im Stückgutverkehr blieb das Transportvolumen unverändert.

Der Gesamtertrag aus dem Güterverkehr war mit 1106,2 Millionen Franken um 22,7 Millionen Franken (−2,0%) niedriger als im Vorjahr. Die Einbusse im Wagenladungsverkehr von 28,6 Millionen Franken (−3,4%) resultiert vor allem aus dem Transit. Neben dem Verkehrsrückgang verursachten die notwendigen währungsbedingten Abschläge diese Mindereinnahmen. Dank der Tariferhöhung im Stückgutverkehr stieg der Ertrag um 7,4 Millionen Franken (+3,8%).

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Gütertonne betrugen 1981 24,47 Franken. Der vorgesehene Abbau der rezessionsbedingten Frachtzugeständnisse konnte nicht verwirklicht werden. Dies zeigt, dass es sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr wegen des starken Preiswettbewerbs schwierig ist, der Teuerung angepasste Tarife durchzusetzen. Im internationalen Verkehr müssen zudem die Tarif- und Abkommenspreise den Währungsänderungen angepasst werden, soll die Abwanderung auf ausländische Umfahrungslinien oder andere Verkehrsträger vermieden werden.

13 Baurechnung

	1977	1978	1979	1980	Voranschlag 1981	Rechnung 1981
	in Millionen Franken					
Anlagen und Einrichtungen	597,1	541,9	497,2	485,0	534,8	538,2
Um- und Ausbau von Bahnanlagen	497,9	437,2	430,4	428,0	452,7	475,5
Kraftwerke	74,1	73,4	38,4	38,0	57,5	40,6
Werkstätten	16,5	16,8	19,6	9,4	10,0	9,8
Verschiedenes	8,6	14,5	8,8	9,6	14,6	12,3
Fahrzeuge	220,3	140,2	154,6	165,3	185,2	187,7
Unvorhergesehenes	–	–	–	–	4,0	–
Bauaufwendungen Total	817,4	682,1	651,8	650,3	724,0	725,9

Die Bauaufwendungen von 725,9 Millionen Franken stimmen praktisch mit dem Voranschlag überein. Sie übertreffen hingegen jene von 1980 um 75,6 Millionen Franken. Dies ist auf Bauverzögerungen im Vorjahr und auf den Mehrbedarf an Rollmaterial zurückzuführen. Grössere Abweichungen gegenüber dem Voranschlag ergeben sich bei den Bahnanlagen (+20,5 Mio. Fr.) und den Kraftwerken (– 16,9 Mio. Fr.). Die Überschreitung ist auf die Teuerung sowie auf einen rascheren Arbeitsfortschritt beim Ausbau der Bahnhofanlagen und der Linien und Anlagen auf offener Strecke zurückzuführen. Infolge langsameren Baufortschritts bei den Kraft- und Unterwerken konnte der vorgesehene Kredit nicht voll beansprucht werden. Wegen Schwierigkeiten beim Erwerb der Durchleitungsrechte geriet auch der Bau neuer Übertragungsleitungen in Rückstand.

Das Schwergewicht der Investitionen lag wie bisher auf dem Um- und Ausbau der Bahnanlagen. Die dafür verwendeten Mittel setzen sich wie folgt zusammen: 206 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden, 110,2 Millionen Franken für den allgemeinen Ausbau von Linien und Anlagen der offenen Strecke, 70,7 Millionen Franken für den Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen und 88,6 Millionen Franken für die Erneuerung von Gleisen und Weichen.

Der für die Fahrzeugbeschaffung verwendete Betrag von 187,7 Millionen Franken verteilt sich wie folgt: 93,9 Millionen Franken für Triebfahrzeuge, 41,7 Millionen Franken für Personen- und Gepäckwagen und 52,1 Millionen Franken für Güter- und Dienstwagen.

Zur Finanzierung des realisierten Investitionsvolumens war im Berichtsjahr zusätzliches Fremdkapital von 197,3 Millionen Franken erforderlich. Die Abschreibungen auf dem Anlagevermögen beliefen sich auf 426,9 Millionen Franken. Zusammen mit den der Betriebsrechnung belasteten nicht aktivierbaren Bauaufwendungen von 101,7 Millionen Franken ergab sich ein Eigenfinanzierungsgrad von 73 Prozent (Vorjahr 79%).

14 Betriebsrechnung

	1977	1978	1979	1980	Voranschlag 1981	Rechnung 1981
	in Millionen Franken					
Betriebsertrag	2308,8	2363,4	2444,2	2651,6	2729,0	2661,3
Verkehrsertrag	1828,7	1837,3	1902,8	2071,4	2155,0	2072,8
Reiseverkehr	842,2	863,0	868,2	942,5	945,0	966,6
Güterverkehr	986,5	974,3	1034,6	1128,9	1210,0	1106,2
Nebenertrag	285,1	276,1	291,4	311,2	305,0	319,5
Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen	195,0	250,0	250,0	269,0	269,0	269,0
Betriebsaufwand	2298,0	2296,4	2336,0	2480,3	2572,8	2624,0
Personalaufwand[1]	1715,6	1715,0	1751,5	1835,4	1915,5	1956,2
Sachaufwand[2]	582,4	581,4	584,5	644,9	657,3	667,8
Betriebsüberschuss	10,8	67,0	108,2	171,3	156,2	37,3

[1] Ohne Aufwendungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind.
[2] Gemäss den Richtlinien des Eidgenössischen Personalamtes wurden 1979 erstmals die bisher im Personalaufwand enthaltenen Aufwendungen für die Unternehmerarbeiter im Sachaufwand verbucht. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, sind die Tabellenzahlen ab 1977 angepasst worden.

Mit einem Betriebsertrag von 2661,3 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von 2624,0 Millionen Franken weist die Betriebsrechnung einen Ertragsüberschuss von 37,3 Millionen Franken auf. Somit konnte weder das Vorjahresergebnis (+171,3 Mio. Fr.) noch der budgetierte Überschuss (+156,2 Mio. Fr.) erreicht werden. Der Betriebsaufwand liegt 143,7 Millionen Franken, der Betriebsertrag 9,7 Millionen Franken über dem Vorjahresergebnis.

Beim Verkehrsertrag mit einem Anteil von 78 Prozent am Betriebsertrag setzte sich die erfreuliche Entwicklung im Reiseverkehr mit Mehreinnahmen von 24,1 Millionen Franken fort. Hingegen mussten beim Güterverkehr Mindererträge von 22,7 Millionen Franken hingenommen werden. Bei den unter dem Nebenertrag zusammengefassten Positionen Betriebsleistungen für Dritte, Pacht und Miete, Lieferungen und Leistungen für Dritte sowie übrige Erträge konnte ein Mehrertrag von 8,3 Millionen Franken erzielt werden.

Trotz unternehmerischer Massnahmen zur Kostensenkung konnte nicht verhindert werden, dass der Betriebsaufwand das Vorjahresergebnis um 143,7 Millionen Franken (5,8%) und den Voranschlag um 51,2 Millionen Franken (2%) übertraf. Davon entfallen 84 Prozent auf die Personalkosten, wobei der Teuerungsausgleich am stärksten ins Gewicht fällt. Beim Sachaufwand entwickelten sich die einzelnen Positionen unterschiedlich. Minderaufwendungen waren insbesondere bei den Studien- und Projektierungskosten sowie bei den Fremdstrombezügen für die Zugförderung zu verzeichnen. Mehrkosten verursachten vor allem Betriebsbesorgungen durch Dritte und der Anlagen- und Fahrzeugunterhalt.

Personalbestand

	1977	1978	1979	1980	1981
	im Jahresdurchschnitt				
Verwaltung und Leitung	3 910	3 853	3 846	3 878	3 963
Stationsdienst	17 538	17 237	17 247	17 382	17 560
Zugförderung	4 868	4 869	4 923	4 994	5 089
Zugsbegleitung	2 952	2 968	2 999	3 050	3 142
Bewachung und Offenhaltung der Bahn	826	794	751	753	745
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen	3 421	3 354	3 333	3 213	3 176
Unterhalt des Rollmaterials	3 498	3 432	3 469	3 506	3 545
Kraft- und Unterwerke	219	215	218	224	236
Übriges Personal (einschl. Schiffsdienst auf dem Bodensee)	1 308	1 281	1 327	1 367	1 335
Total[1]	38 540	38 003	38 113	38 367	38 791

[1] In Anlehnung an das Vorgehen bei der allgemeinen Bundesverwaltung und bei den PTT-Betrieben umfasst die Personalstatistik ab 1979 nur noch das eigene Personal. Unternehmerarbeiter ohne Anstellungsverhältnis zu den SBB sind somit in den Personalbeständen nicht mehr enthalten. Die Zahlen der Vorjahre sind daher entsprechend angepasst worden.

Wegen der rückläufigen Verkehrsentwicklung und dank den Bestrebungen zur Senkung des Aufwandes konnte der Personalbestand ab 1974 bis 1978 kontinuierlich herabgesetzt werden. 1981 stieg der durchschnittliche Bestand um 424 (+1,1%) auf 38 791 Personen. Der im Rahmen des Personalstopps von den Bundesbehörden 1974 festgesetzte Höchstbestand von 41 031 wurde damit immer noch unterschritten.

Der Anstieg des Bestandes ist in erster Linie auf die vermehrte Anstellung von Lehrlingen (+258) zurückzuführen; damit sollen die in den kommenden Jahren zu pensionierenden Mitarbeiter ersetzt werden. Ferner erfordert der 1982 in Kraft tretende Taktfahrplan mit den damit verbundenen Mehrleistungen die Anstellung und Ausbildung von zusätzlichem Personal. Zur Vermehrung trug schliesslich auch die vom Bund für das Personal erlassene neue Ferienregelung bei. Um den zunehmenden Rekrutierungsschwierigkeiten vor allem in den grossen Zentren zu begegnen, wurde im Rahmen eines Aktionsplanes intensive Personalwerbung betrieben.

15 Gewinn- und Verlustrechnung

	1977	1978	1979	1980	Voranschlag 1981	Rechnung 1981
	in Millionen Franken					
Ertrag	114,9	183,9	219,8	285,5	271,6	169,4
Betriebsüberschuss	10,8	67,0	108,2	171,3	156,2	37,3
Im Betriebsaufwand enthaltene Abschreibungen und Zinsen	75,6	76,9	77,7	85,3	90,4	91,5
Übrige Erträge	28,5	40,0	33,9	28,9	25,0	40,6
Aufwand	803,2	806,5	844,2	879,0	925,9	929,8
Abschreibungen vom Anlagevermögen	340,3	344,9	384,6	403,6	425,3	426,9
Kapitalkosten	329,9	326,4	328,7	336,1	354,0	348,5
Ergänzungsbeiträge an PHK und TZ an Rentner	128,9	133,0	128,9	137,3	144,2	151,6
Übriger Aufwand	4,1	2,2	2,0	2,0	2,4	2,8
Fehlbetrag des Jahres	688,3	622,6	624,4	593,5	654,3	760,4

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 760,4 Millionen Franken ab. Das Vorjahresresultat wurde um 166,9 Millionen Franken (28,1%), der Voranschlag um 106,1 Millionen Franken (16,2%) überschritten.

Auf der Ertragsseite liegt der Betriebsüberschuss mit 37,3 Millionen Franken um 134,0 Millionen unter dem Vorjahresergebnis. Die auch im Betriebsaufwand enthaltenen Abschreibungen und Zinsen, welche bloss einen buchmässigen Ertrag darstellen, sind erneut um 6,2 Millionen Franken gestiegen. Die übrigen Erträge nahmen um 11,7 Millionen Franken zu, was vor allem auf Kursgewinne aus dem Bahnabrechnungsverkehr und höhere Zinserträge zurückzuführen ist.

Auf der Aufwandseite haben die Abschreibungen infolge der erhöhten Anlagewerte um 23,3 Millionen Franken auf 426,9 Millionen Franken zugenommen. Sie entsprechen einem gewogenen Durchschnittssatz von 3,6 Prozent der Erstellungs- oder Anschaffungswerte der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge. Die Kapitalkosten erfuhren eine Erhöhung um 12,4 Millionen Franken auf 348,5 Millionen Franken. Während sich bei den laufenden Verbindlichkeiten in erster Linie die erhöhten Zinssätze auswirkten, ist die Zunahme aus den festen Verbindlichkeiten vor allem auf das 1980 aufgenommene Bundesdarlehen und die Umwandlung von Kontokorrentguthaben der Pensions- und Hilfskasse in langfristige Depotscheine zurückzuführen. Die Zinskosten der Bundesdarlehen beliefen sich bei einem mittleren Zinssatz von 5,57 Prozent auf 207,5 Millionen Franken. Bedingt durch die Teuerung haben auch die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse sowie die Teuerungszulagen an die Rentner um 14,3 Millionen Franken zugenommen.

16 Bilanz

	1977	1978	1979	1980	1981
	in Millionen Franken				
Aktiven	7439,5	7622,0	7778,4	8087,9	8399,1
Anlagevermögen	6485,9	6719,8	6891,2	7020,5	7202,0
Umlaufvermögen	953,6	902,2	887,2	1067,4	871,6
Zu tilgender Aufwand	–	–	–	–	325,5
Passiven	8127,8	8244,6	8402,8	8681,4	9159,5
Eigenkapital	840,7	842,3	843,7	845,2	846,7
Dotationskapital	800,0	800,0	800,0	800,0	800,0
Rücklage zur Deckung grosser Schäden	40,7	42,3	43,7	45,2	46,7
Fremdkapital	7287,1	7402,3	7559,1	7836,2	8312,8
Passivsaldo	688,3	622,6	624,4	593,5	760,4
Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskasse (kapitalisierte Zinsverpflichtung)	–	–	–	–	1519,3

Die Bilanzsumme hat sich um 478,1 Millionen Franken erhöht und beläuft sich per 31. Dezember 1981 auf 9159,5 Millionen Franken.

Bei den Aktiven nahm das Anlagevermögen um 181,5 Millionen Franken auf 7202,0 Millionen Franken zu. Während der Bilanzwert der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge um 217,9 Millionen Franken anstieg, konnte der Bestand der unvollendeten Bauten infolge Inbetriebnahme verschiedener Objekte um 25,6 Millionen Franken auf 662,9 Millionen Franken reduziert werden. Die vorsorglich erworbenen Grundstücke verzeichneten eine Abnahme von 10,9 Millionen Franken. Die Beteiligungen wurden geringfügig um 0,1 Millionen Franken auf 120,0 Millionen Franken erhöht. Das Umlaufvermögen reduzierte sich um 195,8 Millionen Franken. Erstmals wird die in jährlichen Raten zu tilgende Schuld gegenüber der Pensions- und Hilfskasse (PHK) mit 325,5 Millionen Franken ausgewiesen.

Bei den Passiven nahm das Eigenkapital nur um die ordentliche Zuweisung von 1,5 Millionen Franken an die Rücklage zur Deckung grosser Schäden zu. Das Fremdkapital erhöhte sich um 476,6 Millionen Franken. Die laufenden Verbindlichkeiten haben einen Zuwachs von 151,4 Millionen Franken zu verzeichnen. Bei den Darlehen figurieren auch die Verpflichtungen der SBB gegenüber der PHK von 325,5 Millionen Franken. Die Kapitalstruktur hat sich weiter verschlechtert. Das Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital stellt sich nunmehr auf 1:9,8 (Vorjahr 1:9,3).

Der in der PHK-Rechnung ausgewiesene versicherungstechnische Fehlbetrag wurde als kapitalisierte Zinsverpflichtung aufgenommen.

Der Umstand, dass das im Berichtsjahr zu verzeichnende SBB-Defizit mit 760,4 Millionen Franken den budgetierten Fehlbetrag um 106,1 Millionen Franken übersteigt, ist höchst unbefriedigend, kommt jedoch nicht unerwartet. Leider liess sich nicht vermeiden, dass der Aufwand bedeutend stärker anstieg als der Ertrag. Es sind jedoch vor allem Einflüsse ausserhalb der Unternehmung, die das Rechnungsergebnis negativ beeinflussten. Einerseits verursachte die Teuerung eine Mehrbelastung, die auch durch zusätzliche Sparanstrengungen nicht aufgefangen werden konnte. Anderseits haben verkehrspolitische Umstände und die labile Konjunkturlage die Marktstellung der SBB verschlechtert. Es besteht deshalb praktisch kein tarifarischer Spielraum, um die Ertragskraft der Unternehmung zu verbessern.

Der von den eidgenössischen Räten verabschiedete Leistungsauftrag 1982 wird weder die finanziellen Schwierigkeiten der SBB noch die Belastung des Bundes beseitigen. Er bildet jedoch eine wichtige Voraussetzung, um die wirtschaftlichen und organisatorischen Probleme stufenweise zu bewältigen. Bereits im laufenden Jahr wird die SBB-Rechnung – durch die Neuregelung der Abgeltung auf der Grundlage des regionalen Personenverkehrs und durch Verminderung der Zinsen als Folge der Erhöhung des Dotationskapitals – um 480 Millionen Franken entlastet. Der Leistungsauftrag verbindet dieses Engagement des Bundes mit der Verpflichtung, dass der Bundesrat alle erforderlichen Massnahmen zur Verbesserung der Unternehmungsstruktur und zur Ausschöpfung vorhandener Produktivitätsreserven einleite.

Der Verwaltungsrat der SBB hat inzwischen bereits ein Aktionsprogramm 1982 bis 1984 verabschiedet, in welchem die Konsequenzen aus den eingeholten Expertisen gezogen werden. Das aus 16 Einzelmassnahmen zusammengesetzte Aktionsprogramm umfasst drei Schwerpunkte:

- Als erster Schwerpunkt sieht es Massnahmen zur weiteren Stärkung der Führungsfunktion in der Unternehmung vor. Sie betreffen vor allem die Neuregelung der Führungs- und Entscheidungsprozesse mit dem Ziel, sie zu straffen und zu entflechten und die ergebnisorientierte Führung zu stärken. Darunter fallen namentlich der Ausbau des Marketings, das neue Finanz- und Rechnungswesen und die Festlegung einer umfassenden Investitionsstrategie.
- Der zweite Schwerpunkt umfasst Massnahmen zur Reduktion des administrativen Aufwands. In dieser Absicht wird die Organisation der zentralen Dienste der Generaldirektion und der Kreise überprüft. Dabei wird insbesondere festzustellen sein, ob die Arbeitsproduktivität weiter gehoben werden kann, insbesondere durch rationellere Abwicklung und durch Verzicht auf bisherige, nicht mehr unerlässliche Aufgaben und Leistungen.
- Der dritte Schwerpunkt betrifft die weitere Rationalisierung des Produktionsapparates. Ab 1983 werden dabei in folgenden Bereichen weitere Erkenntnisse und Entscheidungsgrundlagen vorliegen: Bewirtschaftung der Personenwagen, Reservehaltung bei den Triebfahrzeugen, Verstärkung der gezielten Produktivitätsentwicklung in den Werkstätten, Reorganisation des Bahndienstes und Weiterführung der Mechanisierung im Gleisbau.

Dringlichkeit und Bedeutung der im Aktionsprogramm zusammengefassten Einzelprojekte sind unterschiedlich. Sie müssen auch aus Gründen der Arbeitskapazität gestaffelt in Angriff genommen werden. Vorrang hat die Neuregelung der Führungs- und Entscheidungsprozesse und die Überprüfung der Organisation der zentralen Dienste. Die Bearbeitung dieser komplexen Bereiche erfolgt durch externe Experten (Firma Hayek Engineering AG, Zürich).

Der Verwaltungsrat der SBB hat für die Neuregelung seiner Aufgaben und Kompetenzen eine Kommission aus seiner Mitte bestellt.

Das Aktionsprogramm unterstreicht den Willen der SBB, alles in ihrer Macht Stehende zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmung zu tun. Im heutigen Zeitpunkt können die finanziellen Auswirkungen des gesamten Programms oder einzelner Teile noch nicht beziffert werden. Die SBB werden dem Bundesrat jährlich Rechenschaft über die erzielten Erfolge ablegen.

Der Bundesrat seinerseits wird den eidgenössischen Räten die notwendigen Änderungen der gesetzlichen Grundlagen vorschlagen sowie über das Ergebnis aller Massnahmen bis zum Ablauf des Leistungsauftrags Bericht erstatten.

Als wesentliche Massnahme zur Sicherung der im Leistungsauftrag postulierten unternehmerischen Freiheit und Verantwortung der SBB ist die Entflechtung von Politik und Unternehmung zu betrachten. Das Bundesamt für Verkehr hat Prof. Dr. Rühli, Zürich, beauftragt, die Kompetenzregelung und die organisatorischen Abläufe bei der Behandlung von Geschäften der SBB durch die Bundesversammlung und die Bundesverwaltung zu überprüfen und Verbesserungsvorschläge zur Entflechtung der politischen und unternehmerischen Verantwortung sowie zur Neustrukturierung des politischen Entscheidungsspielraums auszuarbeiten.

Insbesondere im gemeinwirtschaftlichen Bereich müssen die Zuständigkeiten dem Leistungsauftrag angepasst werden. Neu tritt vor allem im regionalen Personenverkehr der Bund als Besteller und die SBB als Ersteller auf. Der Bund wird hier künftig vermehrt die Verantwortung für die Tariffestsetzung und die Fahrplangestaltung übernehmen müssen. Die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen werden von den SBB und vom Bundesamt für Verkehr gemeinsam erarbeitet.

Abschliessend sei einmal mehr darauf hingewiesen, dass die Herbeiführung einer Wende in der Ertragslage der SBB neben unternehmerischen Anstrengungen auch verkehrspolitischer Entscheide bedarf, die insbesondere vergleichbare Konkurrenzbedingungen unter den Verkehrsträgern schaffen. Anders werden die Bahnen kaum wieder kostendeckende Preise erreichen können. Erst die mit der Realisierung der GVK zu erwartende Gesundung des gesamten Verkehrssystems mit den davon ausgehenden positiven Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr wird die Voraussetzungen für eine nachhaltige Besserung der Lage der SBB schaffen.

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 Finanzielle Auswirkungen für den Bund

Die sich abzeichnende Verschlechterung des SBB-Defizits konnte im Voranschlag 1982 des Bundes mit 760 Millionen Franken richtig prognostiziert und erfasst werden.

Um die dem Bund im Jahre 1982 aus dem Leistungsauftrag SBB entstehende Mehrbelastung von 360 Millionen Franken aus der Erhöhung der Abgeltung zu vermeiden, soll gemäss Absatz 2 Übergangsbestimmungen des SBB-Gesetzes (Änderung vom 19. März 1982; BBl *1982* II 863) ein Teil der Defizitdeckung in der Kapitalrechnung des Bundes aktiviert und zu Lasten der Rechnung der Vermögensveränderungen späterer Jahre abgeschrieben werden. Diese Regelung ist allerdings vom Inkrafttreten der zur Zeit noch der Referendumsfrist unterliegenden Änderung des SBB-Gesetzes abhängig. Die Finanzrechnung 1982 des Bundes wird demzufolge wie vorgesehen mit 400 Millionen Franken belastet (760 Mio. abzüglich 360 Mio. Fr. zu Lasten der Kapitalrechnung).

4 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 Dekkung des Fehlbetrags. Nach den Übergangsbestimmungen Absatz 2 ist die aus der Erhöhung der Abgeltung entstehende Mehrbelastung in der Kapitalrechnung des Bundes zu aktivieren.

8418

Bundesbeschluss
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981

Entwurf

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 7 Buchstaben c und e des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944[1)] über die Schweizerischen Bundesbahnen,
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981,
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 16. April 1982 an den Bundesrat
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 5. Mai 1982[2)],

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1981 und die Bilanz auf 31. Dezember 1981 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981 wird genehmigt.

Art. 3

[1] Der Passivsaldo des Rechnungsjahres 1981 von 760 414 938 Franken wird wie folgt gedeckt:

- zu Lasten der Finanzrechnung ..... 400 414 938 Franken,
- zu Lasten der Kapitalrechnung ..... 360 000 000 Franken.

[2] Die Aktivierung ist vom Inkrafttreten der Änderung vom 19. März 1982[3)] des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen abhängig.

Art. 4

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

[1)] SR **742.31**
[2)] BBl **1982** II 291
[3)] BBl **1982** I 863

8418

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981 vom 5. Mai 1982

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1982
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	22
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	82.027
Datum Date Data	08.06.1982
Seite Page Pagina	291-303
Ref. No	10 048 657

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.