

**Botschaft
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993
sowie über die Verlängerung des
Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1987**

vom 20. April 1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen die Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 sowie über die Verlängerung des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1987 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

20. April 1994

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Stich

Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Die SBB-Ergebnisse 1993 fielen deutlich besser aus als budgetiert. Der **Fehlbetrag** von 98 Millionen Franken liegt 136 Millionen unter dem Voranschlag und 38 Millionen unter dem Vorjahreswert. Das **Aufwandwachstum** konnte durch Ausgabendisziplin und eine Reduktion des Personalbestandes auf 0,6 Prozent (+41 Mio. Fr.) reduziert werden. Diese Leistung verdient Anerkennung. Gleichzeitig erwartet der Bundesrat aber von der SBB-Generaldirektion, dass die eingeleiteten Massnahmen zur Effizienzsteigerung konsequent weitergeführt werden.

Trotz geringem Aufwandwachstum stieg die **Bundesbelastung** um 6,5 Prozent auf 2121 Millionen Franken (+130 Mio. Fr.). Unter Einbezug des Fehlbetrages beträgt die Zunahme 4,4 Prozent. Der Grund liegt im Einbruch des Güterverkehrsertrages um fast 10 Prozent (-129 Mio. Fr.). Demgegenüber konnte der Personenverkehrsertrag um 3 Prozent (+49 Mio. Fr.) und der Nebenertrag um fast 6 Prozent (+43 Mio. Fr.) erhöht werden. Es zeigt sich deutlich, dass substantielle Verbesserungen beim Güterverkehrsertrag nur über Änderungen bei den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erreichbar sind (z.B. leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe).

Die **Infrastrukturleistung** des Bundes fällt mit 1297 Millionen Franken um 53 Millionen tiefer als budgetiert, aber 82 Millionen höher aus als im Vorjahr. Sinkenden Zinsen stehen steigende Aufwendungen für Abschreibungen und Unterhalt gegenüber. Dies ist die unausweichliche Folge des ausgewiesenen Nachholbedarfes bei den Investitionen im öffentlichen Verkehr. Die **Bruttoinvestitionen** blieben mit 2148 Millionen Franken dank günstiger Arbeitsvergabe und Überarbeitung der Investitionsprogramme um 9 Prozent unter dem bewilligten Betrag.

Der geltende **Leistungsauftrag 1987** läuft Ende 1994 aus. Eine Expertenkommission (groupe de réflexion) hat Vorschläge aufgezeigt, wie die finanzielle Situation der SBB verbessert werden kann. Darauf abgestützt wurde der Entwurf zu einem politischen Leitbild ausgearbeitet. Bis eine von den eidgenössischen Räten sanktionierte Nachfolgeregelung für den Leistungsauftrag vorliegt, dürfte angesichts der politischen Bedeutung der Vorlage noch eine gewisse Zeit verstreichen. Aus diesem Grund soll die Laufzeit des derzeitigen Leistungsauftrages um maximal drei Jahre bis Ende 1997 verlängert werden. Dies umso mehr, als die bereits eingeleiteten Massnahmen zumindest eine Stabilisierung der finanziellen Situation ermöglichen.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 30. März 1994 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1993 eingereicht.

Die SBB haben erneut ein schwieriges Jahr hinter sich. Der erforderliche Spardruck auf der einen und die anhaltende Rezession auf der andern Seite erforderten vom Unternehmen zum Teil harte, von den Betroffenen nicht immer verstandene Entscheide. Ohne diese oft wenig populären Massnahmen können die SBB aber die von der Politik erwarteten Einsparungen nicht realisieren. Der Bundesrat weiss die Anstrengungen der SBB-Führung und ihrer zuverlässigen Mitarbeiter zu schätzen. Er unterstützt den vom Unternehmen eingeschlagenen Weg, gezielte und aus der Sicht des Marktes vertretbare Einsparungen konsequent umzusetzen. Erste, gewichtige Früchte dieser Unternehmungspolitik haben sich im Ergebnis 1993 bereits niedergeschlagen.

II Überblick über die wichtigsten Ergebnisse

111 Produktion und Verkehrsleistungen

Tabelle 1

Produktion und Verkehrsleistungen	Einheit	Rechnung	Voranschlag	Rechnung	Differenz zu	
		1992	1993	1993	Rechnung 1992	Voranschlag 1993
Personenverkehr:						
- Zugkilometer	Mio. km	94,8	94,0	94,4	-0,4%	0,4%
- beförderte Personen	Mio.	268,3	264,4	270,9	1,0%	2,5%
- Personenkilometer	Mio. Pkm	11831,1	11683,0	11958,7	1,1%	2,4%
Güterverkehr:						
- Zugkilometer	Mio. km	28,1	27,2	26,8	-4,6%	-1,5%
- beförderte Tonnen	Mio. t	47,4	50,8	44,1	-7,0%	-13,2%
- Tonnenkilometer	Mio. Tkm	7663,1	8267,8	7327,9	-4,4%	-11,4%
Gesamtunternehmen:						
- Zugkilometer	Mio. km	122,9	121,2	121,2	-1,4%	0,0%
- Personalbestand	Personen	38271	38163	37193	-2,8%	-2,5%
- Arbeitsstunden	Mio. h	67,4	67,2	65,5	-2,8%	-2,5%

112 Erfolgsrechnungen

112.1 Unternehmungserfolgsrechnung

Tabelle 2

	Rechnung		Differenz zu		
	Voranschlag		Rechnung		
	1992	1993	1993	Rechnung 1992	
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Verkehrsertrag	3716,6	3925,3	3702,6	-0,4%	-5,7%
- Personenverkehr	1643,9	1700,9	1693,0	3,0%	-0,5%
- Güterverkehr	1314,7	1400,4	1185,6	-9,8%	-15,3%
- Abgeltung gemein- wirtschaftlicher Leistungen	758,0	824,0	824,0	8,7%	0,0%
Nebenertrag	725,3	713,8	767,9	5,9%	7,6%
Eigenleistungen für Investitionsrechnung	289,5	315,0	314,5	8,6%	-0,2%
Eigenleistungen für AlpTransit	-	-	3,6	-	-
Leistungen für Lageraufträge	71,3	72,0	77,6	8,8%	7,8%
Leistungen für die Infrastrukturerefolgsrechnung	1215,0	1350,0	1296,9	6,7%	-3,9%
Entnahme Rückstellung	0,0	0,0	0,0	-	-
Ausserordentlicher und neutraler Ertrag	182,8	90,5	116,1	-36,5%	28,3%
Total Ertrag	6200,5	6466,6	6279,2	1,3%	-2,9%
Personalaufwand	3534,6	3651,6	3537,4	0,1%	-3,1%
Sachaufwand	1246,8	1387,8	1273,0	2,1%	-8,3%
Abschreibungen	684,5	676,0	714,9	4,4%	5,8%
Zinsen	656,4	773,1	620,9	-5,4%	-19,7%
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	185,6	196,0	211,6	14,0%	8,0%
Infrastrukturbeitrag	0,0	0,0	0,0	-	-
Bildung von Rückstellungen	0,0	0,0	0,0	-	-
Ausserordentlicher und neutraler Aufwand	28,6	16,1	19,4	-32,2%	20,5%
Total Aufwand	6336,5	6700,6	6377,2	0,6%	-4,8%
Ertragsüberschuss	-	-	-	-	-
Fehlbetrag	136,0	234,0	98,0	-27,9%	-58,1%

112.2 Infrastrukturerfolgsrechnung

Tabelle 3

	Rechnung	Voranschlag	Rechnung	Differenz zu	
	1992	1993	1993	Rechnung	Voranschlag
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	1992	1993
Abschreibungen	332,5	307,0	347,1	4,4%	13,1%
Zinsen	379,6	442,0	360,3	-5,1%	-18,5%
Ordentlicher Unterhalt	480,1	514,0	495,9	3,3%	-3,5%
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	116,3	149,0	148,6	27,8%	-0,3%
Total Aufwand brutto	1308,5	1412,0	1351,9	3,3%	-4,3%
Infrastrukturanteil der Abgeltung Huckepack	55,0	62,0	55,0	0,0%	-11,3%
Aufwandreduktion zulasten Unternehmungserfolgsrechnung	38,5	0,0	0,0		
Total Aufwand netto	1215,0	1350,0	1296,9	6,7%	-3,9%
Infrastrukturbeitrag SBB	0,0	0,0	0,0		
Infrastrukturleistung Bund (Saldo)	1215,0	1350,0	1296,9	6,7%	-3,9%
Total Ertrag	1215,0	1350,0	1296,9	6,7%	-3,9%

12 Zusammenfassende Beurteilung der wichtigsten Ergebnisse

Unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen (Finanzlage Bund, Rezession) haben Bundesrat und eidgenössische Räte den SBB im Rahmen des Voranschlages klare Zielvorgaben erteilt. Zum Teil konnten diese Ziele sogar überschritten werden.

121 Ziele

Basis für die vom Bundesrat und Parlament gemachten Vorgaben ist der Leistungsauftrag 1987. Im einzelnen wurden folgende Ziele gesetzt:

- a. Die SBB wurden aufgefordert, das Angebot in den unwirtschaftlichen Bereichen Regionalverkehr und Huckepackverkehr weiter zu optimieren. Die jeweiligen Abteilungen von 725 respektive 99 Millionen Franken gaben den finanziellen Rahmen vor.
- b. Die Infrastrukturleistungen des Bundes für die Rechnung 1993 waren mit 1350 Millionen Franken veranschlagt. Gleichzeitig wurde das gesamte Investitionsvolumen auf maximal 2358 Millionen Franken begrenzt.

Der Voranschlag sah somit eine Bundesbelastung von gesamthaft 2174 Millionen Franken vor. Dies allerdings bei einem Fehlbetrag von 234 Millionen.

122 Resultate

Die unternehmerischen Anstrengungen der SBB, das Aufwandwachstum zu bremsen, beginnen Wirkung zu zeigen. Im Rechnungsjahr konnte die budgetierte Bundesbelastung unterschritten werden. Überdies fiel auch der Fehlbetrag deutlich geringer aus als prognostiziert und auch tiefer als im Vorjahr.

122.1 Unternehmungsziele

Die Ziele der Unternehmung für das Jahr 1993 beinhalteten eine gewisse Verbesserung der Ertragssituation und insbesondere eine Begrenzung des bisherigen, starken Aufwandwachstums.

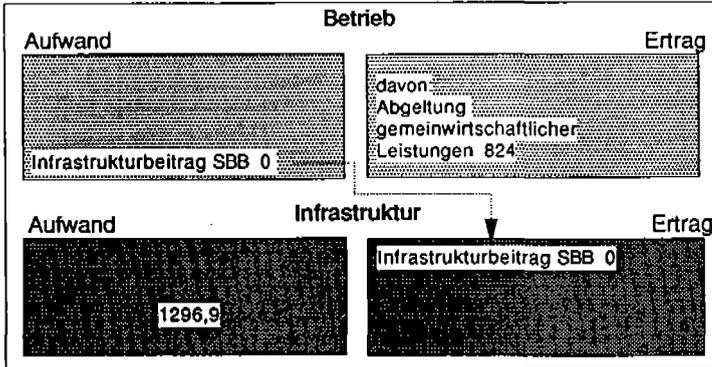
Betrieb: Die Erträge blieben deutlich unter den Erwartungen. Das konjunkturell schlechte Umfeld hat vor allem beim Güterverkehr voll durchgeschlagen. Das Voranschlagsziel wurde mit 15,3 Prozent unterschritten. Beim Personenverkehr lag das Ergebnis schliesslich im erwarteten Rahmen. Hingegen reagierte die Unternehmung auf der Aufwandseite richtig in bezug auf die Ertragsprobleme: Personal-, Sach- und Zinsaufwand lagen zum Teil aufgrund restriktiver Auflagen ganz wesentlich unter den veranschlagten Werten. Als Folge davon reduzierte sich der Fehlbetrag gegenüber dem Voranschlag um über die Hälfte.

Infrastruktur: Die Infrastrukturaufwendungen sind nur bedingt beeinflussbar. Sie widerspiegeln primär die Investitionsfolgekosten. Den ordentlichen Unterhalt und die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen konnten die SBB unter den veranschlagten Werten halten. Die gesetzlichen Abschreibungen übertrafen die Vorgaben aber erneut. Grossen Einfluss auf die

Infrastrukturaufwendungen üben die Zinsen aus. Durch die Entspannung der Zinssituation hat sich die Lage jedoch merklich entschärft. Die Infrastrukturerfolgsrechnung schliesst somit mit 1296,9 Millionen Franken ab, oder 53,1 Millionen besser als veranschlagt.

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

Darstellung 1



122.2 Belastung des Bundes

Der Leistungsauftrag 1987 stipuliert, dass der Bund für die Infrastrukturaufwendungen der SBB aufkommt. Wie schon für die Rechnung 1992 verzichtete er angesichts des budgetierten Fehlbetrages auf einen Infrastrukturbeitrag der SBB. Durch die entspannte Zinssituation haben sich die Infrastrukturaufwendungen gegenüber dem Budget und damit die Bundesbelastung verringert. Mit 6,5 Prozent (bzw. 4,4% unter Berücksichtigung des Fehlbetrages) wuchs diese allerdings immer noch stärker als das BIP.

Darstellung 2

Rechnung 1993

Betrieb	
Aufwand	Ertrag
Infrastrukturbeitrag SBB	davon: Abgeltung GW
Infrastruktur	
Aufwand	Ertrag
1296,9	Infrastrukturbeitrag SBB 1296,9

Zahlungen des Bundes an die SBB

	Belastung Bund		
	VA 93	RE 93	Diff.
Abgeltung gemeinwirts. Leistungen (zulasten Bundesrechnung 1993)			
- Regionalverkehr	725	725	0
- Huckepackverkehr	99	99	0
Infrastrukturleistung Bund (zulasten Bundesrechnung 1994)	1350	1297	-53
Total	2174	2121	-53

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 geplanten ungedeckten Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bezahlt. Als solche gelten der Regionalverkehr und der Huckepackverkehr. Die marktwirtschaftlichen Leistungen müssen die Aufwendungen für den Betriebsbereich und einen vom Bundesrat festgelegten Teil des Infrastrukturaufwandes decken. Den verbleibenden Aufwand der Infrastrukturrechnung bezahlt der Bund im folgenden Jahr. Seit 1992 reichen jedoch die Erträge des marktwirtschaftlichen Bereiches nicht mehr aus, um den Betriebsaufwand zu decken. Auf einen Infrastrukturbeitrag wird verzichtet und das Defizit des Betriebes auf die neue Rechnung übertragen.

Die Kostenentwicklung im öffentlichen Verkehr ist geprägt von einem hohen Personalkostenanteil sowie den unvermeidlichen Investitionsfolgekosten (Abschreibungen, Zinsen). Diese drei Aufwandarten machten 1993 allein 76,4 Prozent des Gesamtaufwandes aus. Die Personalkosten folgen weitgehend der Teuerung, Abschreibungen und Zinsen dem Investitionsvo-

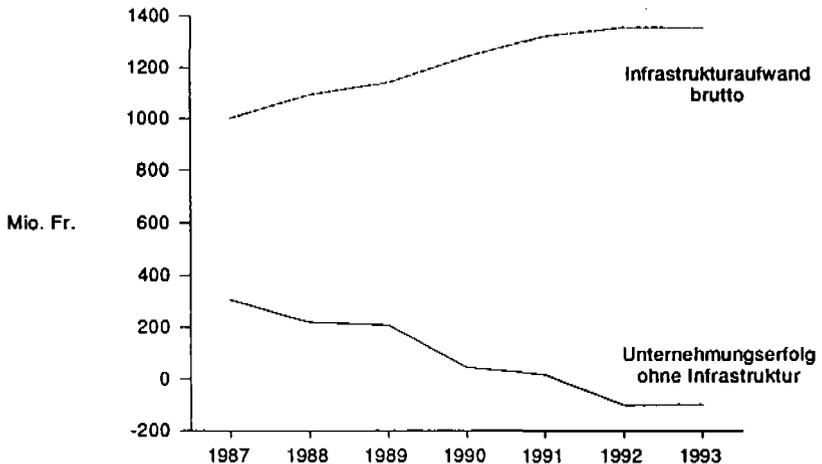
lumen, die Zinsen zudem der Entwicklung auf dem Kapitalmarkt. Demgegenüber müssen die Tarife *auch* die Konkurrenzsituation berücksichtigen. Aufgrund der ungleichen Situation beim Strassenverkehr (Treibstoffpreise werden der Teuerung nicht angepasst) würde ein Anheben der Bahntarife parallel zur effektiven Kostenentwicklung zu Verkehrsverlusten und damit im Endergebnis zu noch höheren Defiziten führen. Deshalb klaffen Aufwand und Ertrag im Grundsatz tendenziell immer weiter auseinander. Diese Scherenentwicklung akzentuiert sich in rezessiven Phasen, in denen die Verkehrsnachfrage namentlich im Bereich Güterverkehr stagniert oder gar einbricht, der Fixkostenblock der Bahn jedoch unvermindert zu Buche schlägt.

Die nachstehende Darstellung zeigt die Entwicklung der letzten Jahre in realen Zahlen (teuerungsbereinigt). Einer sinkenden Ertragskraft des marktwirtschaftlichen Bereiches steht ein steigender Infrastrukturaufwand gegenüber.

Darstellung 3

Unternehmungserfolg netto, Infrastrukturaufwand

teuerungsbereinigt, Preisbasis 1993



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 bzw. diesen zu vermindern.

Es ist ersichtlich, dass es den SBB gelungen ist, den Zustand trotz des schwierigen Umfeldes wenigstens zu stabilisieren. Dabei mitgeholfen haben die sinkenden Zinsen. Es darf aber nicht unterschätzt werden, welcher Anstrengungen es daneben noch bedurfte. Wichtig sind in diesem Zusammenhang die eingeleiteten Massnahmen zur Effizienzsteigerung. Sie haben - neben dem Verkehrsrückgang im Güterverkehr - eine Reduktion des Personalbestandes um

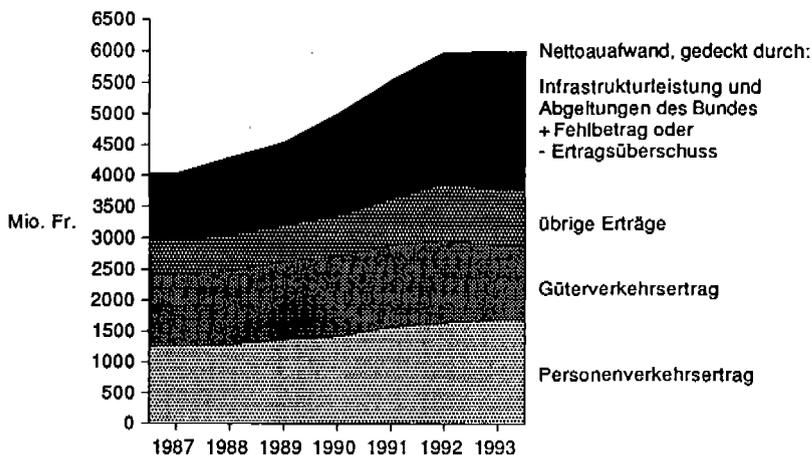
1078 Personen im Berichtsjahr ermöglicht und werden auch in den folgenden Jahren einen weiteren Abbau im Rahmen der natürlichen Abgänge ermöglichen. Damit sind die Grundlagen für eine dauerhaftere Stabilisierung gelegt.

Dennoch kann unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht erwartet werden, dass über die Stabilisierung hinaus eine dauerhafte Verbesserung möglich ist, dass also die SBB wieder einen namhaften Anteil des Infrastrukturaufwandes decken könnten. Die Unternehmungsführung der SBB bleibt aber gefordert, weitere Massnahmen zur Ergebnisverbesserung umzusetzen.

Darstellung 4

Nettoaufwanddeckung

(ohne interne Verrechnungen, inkl. Infrastruktur)



131.2 Vergleich mit dem Voranschlag

Die SBB konnten die vom Bund gesetzten Budgetziele erfüllen, indem die Infrastrukturleistung des Bundes um 53,1 Millionen Franken tiefer ausfällt als budgetiert, der Fehlbetrag 136 Millionen Franken tiefer ist als vorgesehen und der Investitionsplafonds um 23,9 Millionen Franken unterschritten wird.

Aufwandseitig ist insbesondere der sinkende Zinsaufwand zu erwähnen, der 152,2 Millionen Franken oder 19,7 Prozent unter dem Budget liegt. Allerdings konnte dank des um über 1000 Mitarbeiter reduzierten Personalbestandes auch der Personalaufwand um 114,2 Millionen (-3,1%) sowie der Sachaufwand um 114,8 Millionen Franken (-8,3%) unter dem Voranschlag gehalten werden. Um 5,8 Prozent oder knapp 39 Millionen Franken überstiegen indes die Abschreibungen den Voranschlagswert.

Die grössten Abweichungen auf der **Ertragsseite** betreffen erneut den Güterverkehr. Es wurde nicht nur das Budgetziel verfehlt, sondern die Erträge liegen sogar 9,8 Prozent unter den-

jenigen des Vorjahres. Es zeigt sich nicht ganz unerwartet, dass hier schlecht budgetiert und die Realität (Rezession) offenbar falsch eingeschätzt wurde. Demgegenüber konnte der geplante Ertrag beim Personenverkehr weitgehend realisiert werden. Geholfen hat dabei allerdings auch eine Nachzahlung aufgrund neuer Berechnungsgrundlagen aus dem Tarifverbund Nordwestschweiz. Das Auslaufen der Bundestarifmassnahmen (Verbilligung Halbtaxabonnement und Streckenabonnemente) musste mit Preiserhöhungen des Halbtaxabonnementes und einer Reduktion des Jahresabonnements-Rabattes aufgefangen werden. Dies wirkte sich auf die entsprechenden Verkaufszahlen negativ aus, die grosse Zunahme bei den Generalabonnementen lässt aber vermuten, dass eine gewisse Umlagerung stattgefunden hat.

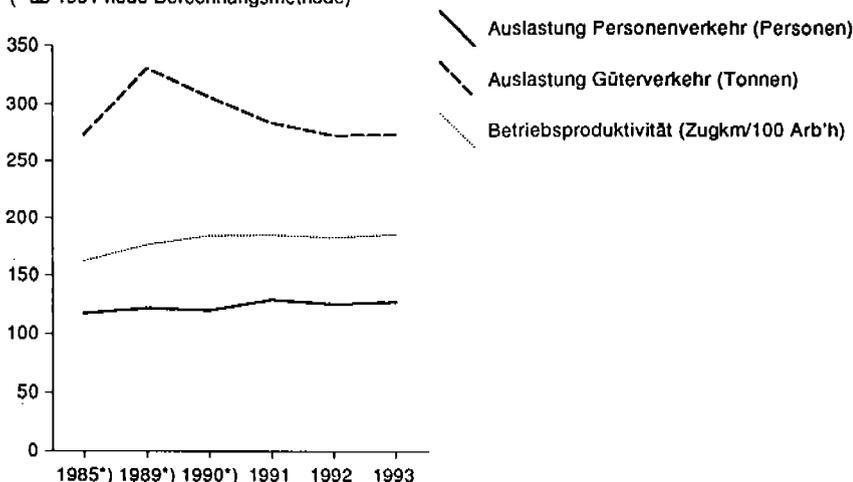
131.3 Leistungsfähigkeit der SBB

In Anpassung an die sinkende Verkehrsnachfrage wurden auch die Güterzugskilometer um 4,6 Prozent reduziert. Da diese Reduktion umfangreicher ausfiel als der Nachfragerückgang (4,4% weniger Tonnenkilometer), konnte die **Auslastung** (Tonnenkilometer je Zugkilometer) der Güterzüge leicht verbessert werden. Im Personenverkehr erfolgte lediglich eine leichte Reduktion der Zugskilometer (um 0,4%), sodass bei steigender Nachfrage (plus 1,1% bei den Personenkilometern) die Auslastung (Personenkilometer je Zugkilometer) wieder angehoben werden konnte.

Darstellung 5

Produktivitätskennzahlen

(* ab 1991 neue Berechnungsmethode)



Die **Betriebsproduktivität** (Zugkilometer je Arbeitsstunde) gibt an, welches Produktionsvolumen mit welchem Personaleinsatz bewältigt wurde. Die steigende Betriebsproduktivität zeigt an, dass der Personalbestand stärker reduziert werden konnte als die Zugkilometer-Leistungen.

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

Weiter ist zu beachten, dass eine verstärkte Fremdvergabe von Leistungen (z.B. Wagenreinigung) zu einer steigenden, die Reduktion von Fremdleistungen (z.B. weniger Unterhaltsaufträge an Dritte) zu einer sinkenden Betriebsproduktivität führt. Diese Kennziffer ist somit keine absolute Masszahl der Effizienz, sondern sie zeigt in erster Linie die Leistung des eigenen Personals.

Insgesamt konnten die SBB die Produktion in befriedigender Weise der geänderten Marktsituation anpassen.

132 Beurteilung der 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.

132.1 Regionaler Personenverkehr (RPV)

Aufgrund der schwierigen Ausgangslage wurde für das Jahr 1993 prioritär darauf hingearbeitet, die von den SBB errechnete Abgeltungssumme zu reduzieren, die Festlegung einer bestimmten Zugskilometer-Leistung zu einem bestimmten Preis trat in den Hintergrund. Eine genaue Beurteilung der Ergebnisse im Regionalverkehr sowohl aus leistungsbezogener wie auch aus finanzieller Sicht wird erst bei Vorliegen der Nachkalkulation zur Abgeltungsrechnung (spezifische Form der Linienerfolgsrechnung) möglich sein. Diese Unterlagen liegen üblicherweise im Spätsommer vor, sie können damit in der Botschaft zum Voranschlag der SBB kommentiert werden.

Auch ertragsseitig sind bezüglich 1993 nur bedingt Aussagen zulässig. Der in den SBB-Rechnungsunterlagen unter "Regional-/Agglo-Verkehr" ausgewiesene Verkehrsertrag (340,4 Mio. Fr.) beinhaltet lediglich die Verkäufe bestimmter, vor allem im Regionalverkehr benutzten *Fahrausweiskategorien* (Verbundabo, Streckenabo), nicht aber jenen Ertragsanteil, der effektiv den Regionalzügen zuzuordnen ist. Neben den Tarifmassnahmen (siehe Ziff. 131.2) wirkte sich auch die relativ hohe Arbeitslosigkeit dämpfend auf die Nachfrage im Regionalverkehr aus (Pendler).

Absehbar ist, dass die seit 1990 eingeleiteten Massnahmen langsam Wirkung zeigen. Zu nennen sind dabei Umstellungen auf Busbetrieb, Reduktion der Stationsbesetzung bzw. Umwandlung in unbesetzte Haltestellen, Einführung des kondukteurlosen Betriebes, Optimierung der Produktion bei den Fahrzeugumläufen und durch Einsatz besser auf die Nachfrage abgestimmter Zugskompositionen. Es zeigt sich hier, dass Veränderungen relativ lange Vorlaufzeiten brauchen. Es muss aber auch angefügt werden, dass die genannten Optimierungen nicht abgeschlossen sind. Deren konsequente Weiterführung ist unabdingbar, wenn die Budgetziele für 1995 und 1996 ohne erhebliche Fahrplankorrekturen möglich sein sollen.

Ein befriedigendes, den spezifischen Bedürfnissen entsprechendes und auch bezahlbares Regionalverkehrsangebot ist nur erreichbar, wenn alle Betroffenen, das heisst Kantone, SBB, konzessionierte Transportunternehmungen (KTU) und Postautodienst zusammenarbeiten. Eine wirksame Umsetzung dieses Anliegens ermöglicht die Regionalisierung, das heisst die Einsetzung eines *regional* koordinierten Managements des gesamten Regionalverkehrs von SBB, PTT und KTU - sei dies unter Führung einer KTU oder durch regionale Strukturen von SBB und PTT. Wichtige Voraussetzung dafür ist die Harmonisierung der Finanzierung, wie sie die Revision des Eisenbahngesetzes (Botschaft 93.091) vorsieht. Neue, regional angepasste Lösungen müssen aber auch im Bereich der Effizienz Fortschritte bringen. Der öffentliche Verkehr muss seine Produktionstechnik genau gleich weiterentwickeln wie die Privatwirtschaft, andernfalls wird er für die öffentliche Hand unbezahlbar. Es kann daher nicht angehen, dass die für den Regionalverkehr zur Verfügung stehenden Mittel für strukturerhaltende Massnahmen, etwa für den Erhalt von Arbeitsplätzen, missbraucht werden. Auch dieser Aspekt ist für die Kostenwahrheit im Verkehr von Bedeutung.

132.2 Kombiniertes Verkehr Schiene/Strasse

Die Abgeltung für den Huckepackverkehr (Beförderung von Lastwagen, Sattelauflegern und Wechselbehältern, aber nicht von Containern) von 99 Millionen Franken widerspiegelt das politische Anliegen, diese Verkehrsart zu fördern, auch wenn keine kostendeckenden Tarife möglich sind. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Vermarktung und Verkauf des gesamten kombinierten Verkehrs inklusive Beschaffung und Unterhalt der Spezialwagen in der Hand privatrechtlicher Gesellschaften (teilweise mit massgeblicher SBB-Beteiligung) liegen. Die SBB wie auch die anderen Bahnen werden durch diese Gesellschaften dafür entschädigt, dass sie den Huckepackzug oder Huckepack-Wagengruppen fahplangerecht von Grenze zu Grenze oder Terminal befördern. Der Abgeltungsbetrag beinhaltet grundsätzlich zwei Kostenbereiche:

- SBB-Betriebskosten, die nicht durch die Entschädigung der Huckepack-Gesellschaften abgedeckt sind.
- SBB-Infrastrukturkosten, die nicht durch die Entschädigung der Huckepack-Gesellschaften abgedeckt sind.

Die Entschädigung für die Infrastruktur wird der Infrastrukturerfolgsrechnung gutgeschrieben (1993: 55 Mio. Fr.). Zahlungen an die Betriebskosten der verschiedenen Huckepack-Gesellschaften erfolgen weder durch den Bund, noch durch die SBB. Diese profitieren - in Analogie zum Strassentransitverkehr - lediglich davon, dass sie nicht die vollen Kosten zu tragen haben.

Die Verkehrsentwicklung im alpenquerenden Verkehr (Gotthard und Simplon) zeigt ein unterschiedliches Bild: Während im begleiteten Verkehr (rollende Landstrasse) ein Rückgang der Tonnage um 5 Prozent hinzunehmen war, verzeichnete der unbegleitete Verkehr trotz Rezession und hartem Preiskampf im Verkehrsmarkt eine Zunahme um 1½ Prozent.

Mit dem Anwachsen der Folgekosten der Übergangslösung (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.

Die Realisierung der Übergangslösung am Gotthard konnte auf Ende Jahr soweit abgeschlossen werden, dass die erhöhte Kapazität zur Verfügung steht. Die dadurch ermöglichte Produktivitätssteigerung musste aufgrund der Konkurrenzsituation allerdings über die Tarife an die Benutzer weitergegeben werden. Die seither eingetretene Verkehrszunahme bestätigt die Richtigkeit dieser Massnahme.

Die gegenwärtige Bundesfinanzlage verleiht der Preisproblematik im Huckepackverkehr zusätzliche Bedeutung. Von mindestens ebenso grosser Bedeutung ist jedoch das verkehrs- und umweltpolitische Umfeld. So ist offensichtlich, dass allfällige Preiserhöhungen unweigerlich ein Abwandern auf die Strasse und/oder ausländische Alpenübergänge zur Folge hätten. Weit schwerwiegender wäre dabei aber die Tatsache, dass einerseits dem Verfassungsauftrag der Alpeninitiative, den Transitverkehr auf die Schiene zu bringen, und andererseits den schweizerischen Interessen gegenüber dem europäischen Ausland entgegengewirkt würde.

Die Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs von der Strasse auf die Schiene soll aber nicht durch Preisreduktionen erreicht werden, die den Bund zusätzlich belasten, sondern durch die vom Souverän angenommene leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Der Bundesrat ist bestrebt, die entsprechenden Arbeiten zur Einführung dieser Strassenverkehrssteuer rasch voranzutreiben. Damit wird gegenüber dem Ausland dessen Nichtdiskriminierung untermauert und überdies die Wettbewerbsposition des Schienengüterverkehrs merklich verbessert, was schliesslich eine Entlastung des Bundes ermöglicht.

133 Beurteilung der übrigen Unternehmungsbereiche

Zur Beurteilung des Ergebnisses sind nicht allein die gemeinwirtschaftlichen, 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 konnte die Nachfrage wieder gesteigert werden. Beim Verkehrsertrag Inland ist eine Zunahme von 3,5 Prozent zu verzeichnen, bei den internationalen Fahrausweisen eine Zunahme von 1,3 Prozent. Es ist aber nochmals auf die beim Regionalverkehr (Ziff. 132.1) erwähnten Abgrenzungsprobleme in bezug auf die Ertragszuschreibung zu verweisen.

Die gesamte Personenkilometerleistung (Regional- und Fernverkehr) stieg um 1,1 Prozent. Die durchschnittliche Auslastung entwickelte sich seit 1991 bei praktisch konstantem Angebot naturgemäss parallel zur Nachfrage. Die Durchschnittserträge pro Personenkilometer konnten trotz Tarifanpassungen lediglich um 1,9 Prozent verbessert werden. Dies ist Ausdruck einer gewissen rezessionsbedingten Abwanderung von der ersten in die zweite Wagen-

klasse. Es zeigt sich darin aber auch, dass Tarifmassnahmen die Kunden zur Suche von kostengünstigeren Alternativen veranlassen, bevor sie den höheren Preis bezahlen.

Tabelle 4

Ertragskennziffern	1989	1990	1991	1992	1993	Veränderung gegenüber 1992
Personenverkehr	2)	2)				
Markterlös						
Reiseverkehr 1)						
- je Personenfahrt (Fr.)	5.28	5.39	5.79	6.13	6.25	2.0%
- je Personenkilometer (Rp.)	12.42	12.86	12.69	13.89	14.16	1.9%
Auslastung						
(Ptkm / Zugkm)	121.3	116.8	128.6	124.8	126.7	1.5%
1) ohne Abgeltung RPV						
2) ab 1991 neue Berechnungsmethode						

133.2 Güterverkehr

Die anhaltend rezessive Wirtschaftslage liess die Transportleistung im Vergleich zu 1992 um weitere 4,4 Prozent sinken. Die grössten Einbrüche waren beim Import sowie beim klassischen Transitverkehr (ohne kombinierten Verkehr) zu verzeichnen. Die Erträge sanken sogar um 9,8 Prozent, dies hauptsächlich als Folge des Preisdruckes im Transitverkehr. Entsprechend fielen auch die Durchschnittserträge zurück.

Tabelle 5

Ertragskennziffern	1989	1990	1991	1992	1993	Veränderung gegenüber 1992
Markterlös						
Güterverkehr 1)						
- je Tonne (Fr.)	24.47	24.83	25.81	27.74	26.87	-3.1%
- je Tonnenkilometer (Rp.)	15.23	15.49	16.14	17.16	16.18	-5.7%
Auslastung						
(tkm / Zugkm)	297.9	306.4	283.5	272.7	273.4	0.3%
1) Ohne Huckepackabgeltung						

Die seit Jahren ungenügende Ertragssituation beim Güterverkehr zeigt die Problematik des Leistungsauftrages. Bei strikter Einhaltung der Vorgabe, wonach der Güterverkehr mit Aus-

nahme 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, Turn-around im Wagenladungsverkehr) wurden eingeleitet.

134 Personal

Der Personalaufwand ist mit über 3,5 Milliarden Franken der weitaus wichtigste Aufwandsposten. Trotz der Gewährung eines Teuerungsausgleiches von 3 Prozent (Mehraufwand von 104 Mio. Fr.), stieg der Aufwand gegenüber 1992 lediglich um 2,8 Millionen Franken oder 0,1 Prozent an. Massgebend für diese Plafonierung war insbesondere die Bestandesreduktion um 1078 Mitarbeiter. Sie ermöglichte eine Einsparung von 71 Millionen Franken, wovon allerdings 15 Millionen wiederum für Renten an administrativ vorzeitig Pensionierte aufgewendet werden müssen. Einem zusätzlichen Mehraufwand von 23 Millionen Franken für Prämien der Arbeitslosenversicherung und der SUVA standen Einsparungen bei den Nachzahlungen (vor allem Einmaleinlagen der Realloohnerhöhung 1991) in die Pensions- und Hilfskasse von insgesamt 66 Millionen Franken gegenüber. Weiter ermöglichte der Abbau des Sonderzuschlags zur Ortszulage eine Einsparung von 16 Millionen Franken. Es zeigt sich deutlich, dass beim Personalaufwand gewisse schwer beeinflussbare "Altlasten" (Pensionskasse) und diverse unternehmungsexterne Entscheide (Teuerungszulage, Ortszulagen, Versicherungsprämien) eine gewichtige Rolle spielen. Direkt durch die Unternehmungsführung beeinflussbare Steuerungsgrösse ist praktisch nur der Personalbestand.

Weitere Bestandesreduktionen werden folgen. Die generelle Einführung des kondukteurlosen Betriebes im Regionalverkehr und die Reduktion der Stationsbesetzung stellen das grösste Sparpotential dar. 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 in einem "contrat social" mit dem Personal vereinbarte Absicht der Unternehmungsleitung, den Personalbestand durch natürliche Abgänge zu reduzieren und von Entlassungen abzusehen. Vom Personal wird dafür aber eine gewisse Flexibilität bezüglich Arbeitsort und Aufgabenkreis erwartet.

135 Investitionen

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.

1993 standen den SBB für ordentliche Investitionen netto 1550 Millionen Franken zur Verfügung, ergänzt durch 24 Millionen Franken für die Erstellung der Depoanlage 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 für BAHN 2000, den Bau des Huckepackkorridors und für kommerzielle Nutzungen. Die SBB sahen im Voranschlag Bruttoinvestitionen von total 2358,2 Millionen Franken vor, haben aber nur 2147,6 Millionen Franken investiert oder 210,6 Millionen weniger als vorgesehen. 594,7 Millionen oder 27,7 Prozent davon wurde für Fahrzeuge, der Rest für Anlagen und Einrichtungen ausgegeben. Aufgrund der Vorgaben des Alpentransitbeschlusses werden die NEAT-Investitionen in einer Sonderrechnung geführt und erscheinen hier nicht.

Tabelle 6

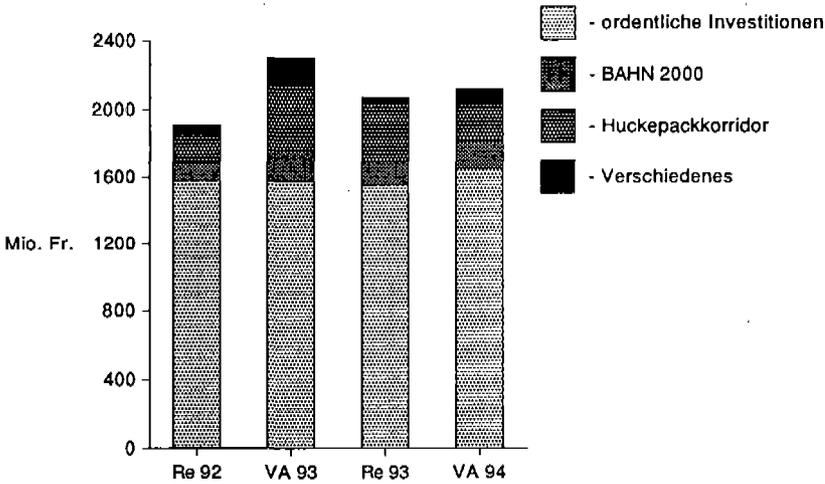
	Rechnung Voranschlag		Rechnung 1993	Differenz zu Rechnung Voranschlag	
	1992	1993		1992	1993
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Bruttoinvestitionen	1970,9	2358,2	2147,6	9,0%	-8,9%
Beiträge Dritter	63,8	58,8	73,7	15,5%	25,3%
Verschiedene Erträge	1,8	0,0	3,3		
Nettoinvestitionen zu Lasten der SBB	1905,3	2299,4	2070,6	8,7%	-9,9%
davon					
- ordentliche Investitionen	1578,6	1574,0	1550,1	-1,8%	-1,5%
- BAHN 2000	102,1	182,3	137,7	34,8%	-24,5%
- Huckepackkorridor	173,6	379,3	343,8	98,0%	-9,4%
- Verschiedenes	51,0	163,8	39,1	-23,4%	-76,1%

Die Position "Verschiedenes" umfasst insbesondere Liegenschaftserwerb (Projektzuordnung offen), und rentable Investitionen (kommerzielle Nutzung)

Der ordentliche Investitionsplafonds wurde leicht (um 1,5%) unterschritten. Generell haben die rezessionsbedingt tiefen Vergabepreise und die kleinere Teuerung zu Einsparungen geführt. Zusätzlich hat bei den Investitionen für BAHN 2000 der vorläufige Verzicht auf den baureifen Brüttener Tunnel zu einer wesentlichen Reduktion geführt. Beim Huckepackkorridor ist es die verzögerte Ablieferung der Lokomotiven, die eine Unterschreitung des Budgets ermöglichte. Zurückhaltung beim Liegenschaftenerwerb, unter anderem im Hinblick auf die Etappierung von BAHN 2000, Verzögerungen bei Bahnhofüberbauungen und die neue Stra-

tegie, kommerzielle Investitionen vermehrt durch Dritte vornehmen zu lassen, sind für mehr als die Hälfte der Budgetunterschreitung bei den Investitionen verantwortlich.

Darstellung 6



Die Mittelfristplanzahlen für die Infrastrukturleistung des Bundes diktiert eine restriktive Investitionspolitik. Es ist daran zu erinnern, dass die Infrastrukturerfolgsrechnung im wesentlichen eine Investitions-Folgekosten-Verwaltung darstellt. Neben der Reduktion des Personalbestandes sind Restriktionen bei den Investitionen die einzige Möglichkeit für wirksame Einsparungen ohne Leistungsabbau. Eine solche Reduktion kann aber nur bei den Erweiterungs- und den Rationalisierungsinvestitionen ansetzen. Ersatzinvestitionen können bestenfalls etwas hinausgezögert werden. Werden die Erweiterungsinvestitionen reduziert, werden die vom Souverän getragenen, verkehrspolitischen Ziele von BAHN 2000 und Alp-Transit in Frage gestellt. Eine Reduktion bei den Rationalisierungsinvestitionen vermindert dagegen die Möglichkeiten des Personalabbaus. Müsste schliesslich, um ein Sparziel dennoch zu erreichen, auch zu Reduktionen im Leistungsangebot geschritten werden, würden sich hohe Desinvestitionskosten ergeben. Denn ohne Reduktion von Anlagen, Fahrzeugen und Personalbestand ergeben Leistungsreduktionen höchstens marginale Einsparung.

Es wird sichtbar, dass sich der Unternehmungsführung mit der Investitionspolitik eine heikle Aufgabe in der Art einer Gratwanderung stellt: wird zuviel investiert, steigen die Folgekosten überproportional; wird zuwenig investiert, fällt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Privatverkehr zurück, was den allgemein anerkannten verkehrspolitischen Zielen widerspricht. Nur eine klare Prioritätensetzung, verbunden mit einer eingehenden Überprüfung bisheriger Investitionsstandards, kann hier eine einigermaßen befriedigende Lösung erbringen.

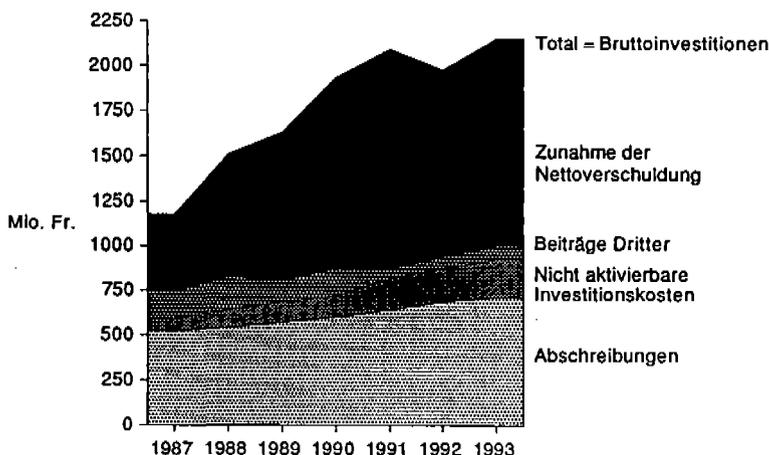
Die aus den Investitionen entstehenden Folgekosten können wie folgt charakterisiert werden: Die nicht wertvermehrenden Investitionsausgaben - im Durchschnitt etwa 10 Prozent des Gesamtbetrages - gelten als nicht aktivierbar und werden entsprechend verbucht.

Der restliche Investitionsbetrag führt jedoch zu zusätzlichen Abschreibungen und zu zusätzlichen Unterhaltsaufwendungen. Diese belaufen sich auf 5 - 8 Prozent des Investitionsvolumens. Zusätzlich führt jener Teil der Investitionen, der nicht durch Abschreibungen oder Beiträge Dritter gedeckt werden kann, zu einer zusätzlichen Verschuldung der SBB und damit zu zusätzlichen Zinskosten. Aus der untenstehenden Grafik ist ersichtlich, dass über die Hälfte des Investitionsvolumens eine Neuverschuldung zur Folge hatte.

Darstellung 7

Zunahme der Nettoverschuldung

als Folge der Investitionstätigkeit



136 Turn-around im Einzelwagenladungsverkehr

Ein wesentlicher Grund dafür, dass die SBB zurzeit einen Fehlbetrag ausweisen müssen, liegt bei den schlechten Ergebnissen im Güterverkehr. Dieser Bereich gehört gemäss Leistungsauftrag 1987 zum marktwirtschaftlichen Bereich und sollte damit zumindest seine Betriebskosten decken, was heute indes nicht der Fall ist. Nachdem mit Cargo Domizil bereits in einem Bereich eine tiefgreifende Restrukturierung eingeleitet wurde, wird auch beim Wagenladungsverkehr eine rationellere Betriebsweise angestrebt.

Das Projekt "Turn-around" umfasst Einzelwagenladungen des Binnen-, Export- und Importverkehrs (ohne Ganzzüge und Transit). Kernpunkt des Konzepts ist die Optimierung der Kostenseite. Dazu ist ein optimal verbessertes Betriebskonzept für das Rangieren, die Nahverteilung, die Ferngüterzüge und den Einsatz der Güterwagen einzuführen. In sogenannten

Teamzonen laufen bereits erste Versuche für eine restrukturierte Flächenbedienung. Aber auch die Bereiche Marktanforderungen, Kundenbedürfnisse, Tarife und Qualitätsstandards werden eingehend analysiert. Bei Ausschöpfung aller Potentiale wird als Zielsetzung eine Ergebnisverbesserung in der Grössenordnung von 150 Millionen Franken erwartet.

14 AlpTransit

141 Sonderrechnung AlpTransit (Investitionsrechnung)

Neben den Investitionen der SBB im Rahmen der ordentlichen Rechnung werden zusätzlich erhebliche Mittel für den Bau des Gotthardbasistunnels im Rahmen von AlpTransit benötigt. Diese werden separat in einer Sonderrechnung AlpTransit aufgeführt.

Der Bund budgetierte 1993 für AlpTransit Gotthard 87 Millionen Franken. Bis Ende Jahr fielen indes lediglich Zahlungen im Umfang von 51,4 Millionen Franken an. Diese Mittel wurden für Planungsarbeiten (Abschluss Variantenstudien, Bearbeitung der Vorprojekte), kleinere geologische Abklärungen und schwergewichtig für die Bauarbeiten des im Sommer 1993 in Angriff genommenen Sondierstollens Polmengo (Pioramulde) verwendet. (Die SBB weisen in ihren Unterlagen einen Gesamtaufwand von 72,2 Mio. Fr. aus, weil sie die Rechnungen in dem Monat verbuchen, in dem die Leistungen anfallen. Dementsprechend weist die Bilanz Kreditoren von 21 Mio. Fr. auf.)

Die Abweichungen zum Voranschlag haben verschiedene Ursachen. Der Beginn der Arbeiten für den Sondierstollen ist verzögert erfolgt. Die Projektierung und Sondierung wurde auf zeitkritische Arbeiten konzentriert. Überdies hat sich die Rechnungsstellung für bereits ausgeführte Arbeiten verzögert und macht sich zahlungsseitig somit erst 1994 bemerkbar.

Tabelle 7

	Rechnung Voranschlag		Rechnung		Differenz zu	
	1992	1993	1993	Rechnung	Voranschlag	
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	1992	1993	
Total Investitionen Gotthard zu Lasten AlpTransit (inkl. SKK)	-	87,0	51,4	-	-40,9%	
davon finanziert durch						
- Darlehen Tresoreriemittel			45,9			
- Darlehen Treibstoffzollmittel			5,1			
- Baukredit (Kontokorrent)			0,4			

Gemäss SBB-Gesetz (SR 742.31) Artikel 3 Absatz 2^{bis} umschreibt ein Leistungsauftrag die von den SBB zu erfüllenden Aufgaben. Der Bundesbeschluss über den geltenden Leistungsauftrag (SR 742.37) gilt bis längstens Ende 1994 und bedarf deshalb einer Nachfolgeregelung.

Der Leistungsauftrag 1987 hat sich nur zum Teil bewährt. Insbesondere hat er den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nur ungenügend Rechnung getragen. So ist im Leistungsauftrag vorgesehen, dass die SBB in der Lage sein sollten, einen Infrastrukturbeitrag zu erwirtschaften. Seit der Rechnung 1992 können die SBB dies nicht mehr; sie weisen vielmehr einen Fehlbetrag aus. Das heisst, dass die sogenannt marktwirtschaftlichen Leistungen ihre Betriebskosten nicht mehr zu decken vermögen. Diese Entwicklung wurde durch die bis 1992 stetig steigenden Zinssätze einerseits und die 1991 einsetzende starke Rezession andererseits wesentlich verstärkt.

Das Ergebnis 1993 und noch mehr die aktualisierten Aussichten 1994, 1995 und 1996 zeigen auf, dass eine Besserung der Situation eintritt und die Fehlbeträge zumindest wieder massiv gesenkt werden können. Ob auch wieder Infrastrukturbeiträge erwirtschaftet werden könnten, hängt dagegen massgeblich von der Konkurrenzfähigkeit der Bahn ab.

Um die finanzielle Situation der SBB grundsätzlich zu verbessern, bedarf es verschiedener Massnahmen. Eine vom Vorsteher des EVED eingesetzte Expertengruppe (groupe de réflexion) hat in ihrem Schlussbericht mögliche Wege aufgezeigt. Im Vordergrund steht dabei die Forderung an die Politik, im Verkehr marktwirtschaftliche Bedingungen zu schaffen, beziehungsweise die externen Effekte von Verkehrsleistungen verursachergerecht anzulasten. Von Bedeutung ist auch, dass die Aufgaben der SBB von der Politik klar abzugrenzen sind und sich die SBB innerhalb ihres Bereichs voll auf die unternehmerischen Aspekte konzentrieren können. Auf Seiten der Bahn werden durch eine Unternehmensreform, eine vertiefte Überprüfung verschiedener Abläufe und eine Konzentration auf die Stärken der SBB wesentliche Effizienzsteigerungen erwartet.

Gestützt auf die Vorschläge der Expertengruppe hat der Bundesrat einen Entwurf zu einem politischen Leitbild für die SBB ausarbeiten lassen. In einer breit angelegten Vernehmlassung wird diese den interessierten Kreisen unterbreitet. Es ist vorgesehen, das Leitbild im kommenden Jahr den eidgenössischen Räten vorzulegen. Auf der Basis des längerfristigen Leitbildes soll der Bundesrat alsdann eine Nachfolgeregelung für den Leistungsauftrag treffen, die wiederum durch das Parlament zu genehmigen sein wird.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht einer gewissen Unsicherheit bezüglich der zeitlichen Behandlung erachtet es der Bundesrat als angezeigt, den geltenden Leistungsauftrag 1987 um längstens drei Jahre, das heisst bis Ende 1997 zu verlängern. Eine Verlängerung ist vertretbar, weil die SBB unabhängig einer neuen Regelung bereits bedeutende Massnahmen für eine Ergebnisverbesserung eingeleitet haben. Entscheide grundsätzlicher Natur, welche die finanzielle Stellung der SBB und des öffentlichen Verkehrs allenfalls entscheidend verbessern würden, sind ausserhalb der spezifischen SBB-Regelung zu treffen.

3 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Die Unternehmungserfolgsrechnung der SBB enthält folgende Leistungen des Bundes:

Tabelle 8

Finanzielle Leistungen des Bundes	1991	1992	1993
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Ordentliche SBB-Gesetzgebung			
- regionaler Personenverkehr	600	670	725
- Hucklepackverkehr	50	88	99
- Infrastrukturleistung 1)	1183	1215	1297
	1833	1973	2121
Andere Bundesbeschlüsse			
- Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr	39	17	0
- Autoverlad Simplon	1	1	0
Total	1873	1991	2121

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 8 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)
- 1993 2039 Millionen Franken

4 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.

Gemäss Artikel 3 Absatz 2^{bis} dieses Gesetzes verfügen die SBB über einen Leistungsauftrag. Der geltende Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die SBB und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen (SR 742.37) läuft gemäss Artikel 8 Absatz 2 Ende 1994 aus und bedarf einer Nachfolgeregelung.

Die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987

1. Die Investitionsrechnung beeinflusst die Unternehmungserfolgsrechnung sowie die Infrastrukturerfolgsrechnung indirekt, indem sie die Höhe der jährlichen Folgekosten der Investitionen (Zinsen, Abschreibungen, Unterhalt) bestimmt.
2. Nach dem Leistungsauftrag 1987 und dem SBB-Gesetz trägt der Bund die Aufwendungen für die Infrastruktur (Zinsen, Abschreibungen und baulicher Unterhalt). Die SBB sollten sich daran mit einem Infrastrukturbeitrag beteiligen. Dieser stellt eine Infrastruktur-Benützungsgebühr für den marktwirtschaftlichen Bereich dar. Seit 1992 sind die SBB nicht mehr in der Lage, einen Infrastrukturbeitrag zu leisten.
3. Die Infrastruktur wird zunächst normal in der SBB-Unternehmensrechnung geführt (1). In einem zweiten Schritt werden Abschreibungen, Zinsen und Aufwendungen für den baulichen Unterhalt der Infrastrukturerfolgsrechnung (2) belastet. Gleichzeitig wird dieser Betrag auf der Ertragsseite der Unternehmungserfolgsrechnung (3) gutgeschrieben. Davon abgezogen wird jener Betrag des Infrastrukturaufwandes, der bereits in der Huckepack-Abgeltung enthalten ist.

Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird alle drei Jahre 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 1993 in Mio. Fr.).

Darstellung 8

Unternehmungserfolgsrechnung

Aufwand 1)	(6377,2)	
Personalaufwand		Anteile (1296,9)
Sachaufwand		
Abschreibungen		
Zinsen		
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		
Übriger Aufwand		
Infrastrukturbeitrag 4) (0)		
Ertragsüberschuss		

Infrastrukturerfolgsrechnung

Aufwand 2)	(1296,9)
Abschreibungen	
Zinsen	
Ordentlicher Unterhalt	
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	

Ertrag	(6279,2)
Personen-/Güterverkehr	
Abgeltung	
Nebenertrag	
Eigenleistungen (für Investitions- rechnung, Lager)	
Übriger Ertrag	
Leistungen für die Infrastruk- turerfolgsrechnung 3) (1296,9)	
Fehlbetrag	
	98,0

Ertrag	
Infrastrukturbeitrag SBB 5) (0)	
Infrastrukturleistungen Bund 6)	(Saldo: 1296,9)

**Bundesbeschluss
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht
der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1993**

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 3 Absatz 2^{bis} und 7 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom
23. Juni 1944¹⁾ über die Schweizerischen Bundesbahnen,
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen
Bundesbahnen für das Jahr 1993,
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 30. März 1994 an den
Bundesrat
und in die Botschaft des Bundesrates vom 20. April 1994²⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹⁾ Die Jahresrechnungen 1993 und die Bilanz per 31. Dezember 1993 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

²⁾ Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 wird genehmigt.

Art. 2

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

6807

¹⁾ SR 742.31

²⁾ BBl 1994 II 1249

Bundesbeschluss
über den Leistungsauftrag 1987
an die Schweizerischen Bundesbahnen und über
die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen

Entwurf

Änderung vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 20. April 1994¹⁾,
beschliesst:*

I

Der Bundesbeschluss vom 9. Oktober 1986²⁾ über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen wird wie folgt geändert:

Art. 8 Abs. 3

³ Die Geltungsdauer dieses Beschlusses wird bis längstens Ende 1997 verlängert.

II

¹ Dieser Beschluss ist allgemeinverbindlich. Er untersteht jedoch aufgrund von Artikel 7 Buchstabe d des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944³⁾ über die Schweizerischen Bundesbahnen nicht dem Referendum.

² Er tritt am 1. Januar 1995 in Kraft.

6807

¹⁾ BBl 1994 II 1249

²⁾ SR 742.37

³⁾ SR 742.31

Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 sowie über die Verlängerung des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1987 vom 20. April 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.022
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1994
Date	
Data	
Seite	1249-1275
Page	
Pagina	
Ref. No	10 053 038

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.