

5954

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951**

(Vom 14. November 1950)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 9. Oktober 1950 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1951 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Voranschlag der Bauaufwendungen im Betrage von 136,8 Millionen Franken;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 610,9 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von 478,7 Millionen Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei Fr. 153 221 000 Ertrag und Fr. 194 221 000 Aufwand mit einem Passivsaldo von Fr. 41 000 000.

Der veranschlagte Passivsaldo ist 2,3 Millionen Franken höher als im Voranschlag 1950 und 1,2 Millionen Franken höher als der wirkliche Fehlbetrag von 1949. Trotz neuer Hochkonjunktur wird also eine weitere Verschlechterung der Ertragslage der Bundesbahnen vorausgesehen. Diese Verschlechterung ist allerdings nicht in der Betriebsrechnung zu suchen, sondern ist auf die erhöhten Kapitalkosten zurückzuführen. Während für 1950 ein Betriebsertrag von 624,1 Millionen Franken veranschlagt wurde, wird für das kommende Jahr nur ein solcher von 610,9 Millionen Franken erwartet. Dieser Ertragsausfall soll durch einen geringern Betriebsaufwand annähernd ausgeglichen werden.

Bei einer Transportunternehmung ist der Ertrag noch schwerer vorausbestimmbar als bei andern Wirtschaftszweigen. Es kann auf keinen Auftragsbestand, sondern einzig auf das voraussichtliche Verkehrsaufkommen auf Grund des erwarteten Konjunkturverlaufs abgestellt werden. Diese Gegeben-

heit zwingt zu einer besonders vorsichtigen Abwägung der Verkehrsaussichten. Die Bundesbahnen haben sich denn auch in der Beurteilung der zu erwartenden Verkehrserträge eine grosse Zurückhaltung auferlegt, die wir, was den Personenverkehr anbelangt, voll teilen, während nach der jüngsten Entwicklung eine optimistischere Veranschlagung im Güterverkehr trotz aller gebotenen Vorsicht verantwortet werden könnte.

Der Reisendenverkehr auf der Schiene ist dem immer einschneidenderen Wettbewerb der Strassenfahrzeuge ausgesetzt. Diese augenfällige Wahrnehmung erhellt am besten aus einigen wenigen Zahlen. Der Bestand an Personenautomobilen in der Schweiz betrug Ende 1949 rund 123 000 Wagen, im letzten Vorkriegsjahr waren es nur 75 000. Bis Ende August 1950 sind rund 21 000 neue Personenwagen in Verkehr gesetzt worden, gegenüber 17 196 in der gleichen Periode des Vorjahres. Auch die Einreisen von ausländischen Autocars und Personenautos nehmen sprunghaft zu. So sind vom Januar bis August 1950 rund 35 000 Einreisen von Autocars gegenüber 30 000 in der Vergleichsperiode des Vorjahres und rund 435 000 Einreisen von Personenautos gegenüber 315 000 gezählt worden. Es ist denn auch nicht verwunderlich, wenn die Zahl der beförderten Reisenden bei den Bundesbahnen sich zusehends vermindert. Bis Ende August 1950 haben die Bundesbahnen im Vergleich zum Vorjahre bereits 6 Millionen Reisende eingebüsst.

Der Voranschlag sieht eine Personenverkehrseinnahme von 260 Millionen Franken vor, das sind rund 18 Millionen Franken weniger als die wirklichen Einnahmen im Jahre 1949 und 12 Millionen Franken weniger als für 1950 vorgesehen. Die für 1951 erwarteten Einnahmen im Reisendenverkehr tragen demnach der rückläufigen Entwicklung in diesem Beförderungszweig Rechnung.

Im Güterverkehr scheinen die Bundesbahnen die Neubelebung der Wirtschaft nicht für stabil genug zu halten, um im Voranschlag 1951 über die budgetierten Einnahmen für 1950 und die wirklichen Einnahmen im Jahre 1949 hinaus zu gehen. Im Gegenteil, die Güterverkehrseinnahmen im engeren Sinne werden nur mit 258 Millionen Franken veranschlagt gegenüber 261 Millionen Franken im Voranschlag 1950 und 261,8 Millionen Franken in der Rechnung 1949. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der schweizerische Güterumlauf durch die in Aussicht stehende Liberalisierung des Handels und durch die weltpolitische Lage auf absehbare Zeit hinaus sicher stark belebt werden wird. Die neuesten Aussenhandelsziffern bestätigen diese Entwicklung. Die Einfuhr hat im September dieses Jahres mit 453,4 Millionen Franken und die Ausfuhr mit 379,8 Millionen Franken neue Höchstwerte zu verzeichnen. Die Güterverkehrseinnahmen hätten daher dieser Entwicklung entsprechend ebensogut mit 270 Millionen Franken statt mit 258 Millionen Franken veranschlagt werden können.

Dagegen hat die Verwaltung der Bundesbahnen einen Mehrertrag von rund 3 Millionen Franken für den Postverkehr veranschlagt, auf Grund eines zu erwartenden Taxzuschlages von 20 % auf der Postentschädigung gegenüber 1949. Nach der Meinung der Bundesbahnen sollte dieser Taxzuschlag gleich der

in allen übrigen Verkehren bestehende Tarifierhöhung mit sofortiger Wirkung geltend gemacht werden können. Der Bundesrat stellt sich jedoch auf den Standpunkt, dass diesem Begehren solange nicht stattgegeben werden kann, bis die Rechtsgrundlage für diese Erhöhung geschaffen ist. Bei Belassung der Güterverkehrs-einnahmen, wie sie die Bundesbahnen veranschlagt haben, jedoch unter Herabsetzung der zu erwartenden Postverkehrs-einnahmen um 3 Millionen Franken, würde sich der Betriebsertrag auf Fr. 607 868 000 vermindern.

Der Betriebsaufwand wird mit Fr. 478 735 800 veranschlagt. Er ist damit im Vergleich zum wirklichen Betriebsaufwand von 1949 um 24,8 Millionen Franken und gegenüber dem Voranschlag 1950 um 10,8 Millionen Franken niedriger angesetzt worden. Die Einsparung konnte hauptsächlich auf den Unterhaltskosten, infolge Rückgang der Materialpreise und Beschränkung der Unterhaltsarbeiten im Rahmen des Tragbaren, sowie auf den Treibstoffen für die Lokomotiven in Aussicht genommen werden. Der Personalabbau vermag sich dagegen im Betriebsaufwand nicht merklich auszuwirken, weil die Mehraufwendungen zufolge des neuen Beamtengesetzes die durch Personalabbau und Neuordnung der Pensionsversicherung erzielten Einsparungen nahezu ausgleichen. Dabei sind allfällige Mehraufwendungen, die sich bei den Personalkosten gegebenenfalls aus Änderungen in der Ämtereinreihung ergeben könnten, im Voranschlag nicht berücksichtigt.

Die Besoldungen, die Sozialleistungen nicht eingerechnet, werden je Bediensteten im Mittel von 7292 Franken im Jahre 1949 auf 7587 Franken im Jahre 1951 ansteigen. Es ist anzuerkennen, dass die Bundesbahnen sich anstrengen, die Personalkosten durch das Mittel des Personalabbaues so weit wie möglich zu senken. Dem rationellen Einsatz des Personals wird alle Aufmerksamkeit geschenkt werden müssen.

Voranschlag für die Baurechnung

Die Bauaufwendungen für 1951 im Betrage von 136,8 Millionen Franken sind gleich hoch angesetzt wie im Voranschlag 1950 und unwesentlich tiefer als die wirklichen Bauausgaben im Jahre 1949. Das vorliegende Budget erreicht damit bei weitem nicht das von den Bundesbahnen 1948 aufgestellte Zehnjahres-Bauprogramm, das einen Jahresaufwand von 190 Millionen Franken vorsah. Von den 136,8 Millionen Franken Gesamtaufwendungen sollen 123,2 Millionen Franken durch die Erfolgsrechnung aufgebracht werden. Diese setzen sich zusammen aus den nicht aktivierbaren Bauaufwendungen zulasten des Betriebes von 26,3 Millionen Franken, die Abschreibungen auf dem Anlagevermögen von 76,9 Millionen Franken und den von den Bundesbahnen wieder eingestellten 20 Millionen Franken zur allmählichen Tilgung des Abschreibungsausfalles auf den «Allgemeinen Kosten» und beim «Unterbau». Da die in den früheren Jahren nicht reinvestierten Abschreibungsmittel seinerzeit zur Rückzahlung von Schulden verwendet wurden, muss für die nicht gedeckten Bauauf-

wendungen von 13,6 Millionen Franken neues Kapital beschafft werden. Dieser Kapitalbedarf erhöht sich auf 33,6 Millionen Franken für den Fall, dass die Einstellung der Jahresquote von 20 Millionen Franken in die Rechnung 1951 nicht zugelassen wird. Wir werden auf diesen Punkt bei der Besprechung der Gewinn- und Verlustrechnung zurückkommen. Das Anlagevermögen der Bundesbahnen wird Ende 1951 mit Einschluss des noch nicht abgetragenen Abschreibungsausfalles auf den «Allgemeinen Kosten» und dem «Unterbau» einen Bilanzwert von 1950 Millionen Franken erreichen. Dieser Bilanzwert bleibt noch um 117 Millionen Franken unter demjenigen der Sanierungsbilanz (2067 Millionen Franken), der ohne entsprechenden Bundesbeschluss nicht überschritten werden darf. Wenn die vorgenannte Tilgungsquote von 20 Millionen Franken aus dem Voranschlag herausgestrichen wird, werden sich die noch nicht re-investierten Abschreibungsmittel auf 97 Millionen Franken ermässigen.

Aus dem Bauvoranschlag 1951 ragen die Aufwendungen für die Erneuerung von Geleise- und Fahrleitungsanlagen von 33,7 Millionen Franken und die Neubeschaffung und der Umbau von Fahrzeugen von 48 Millionen Franken hervor; während aber die Aufwendungen für die ersteren Anlagen, verglichen mit dem Vorjahresbudget, um 6,7 Millionen Franken und gegenüber der Rechnung 1949 um 7,6 Millionen Franken zurückgehen werden, sind für die Fahrzeuge 9,2 Millionen Franken mehr als im Vorjahresbudget und 7 Millionen Franken mehr als für die Rechnung 1949 vorgesehen. Der Kredit für die Fahrzeuge dient zwar bis an einen Restbetrag von 2,6 Millionen Franken für die Zahlungen der zur Ablieferung gelangenden Fahrzeugbestellungen der Jahre 1947 bis 1949, so dass für Neubestellungen im kommenden Jahre nur ein bescheidener Betrag übrig bleibt. Die Aufwendungen für den Um- und den Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden mit 19,4 Millionen Franken bleiben im Rahmen des Vorjahresbudgets. Für den Bahnhofumbau Bern ist kein Betrag mehr vorgesehen, da vor der Inangriffnahme der Arbeiten ihre Finanzierung abgeklärt sein muss.

Für den allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke, hauptsächlich die programmässige Einrichtung der Streckenblocks und Weiterführung der automatischen Zugsicherung zur Erhöhung der Sicherheit des Zugverkehrs werden 4,7 Millionen Franken gegenüber 6,4 Millionen Franken im Vorjahresbudget und 3,4 Millionen Franken in der Rechnung 1949 vorgesehen. Für Doppelspuren werden 12,3 (Vorjahr 12,2) Millionen Franken veranschlagt und für die Elektrifizierung von Linien werden voraussichtlich 2,9 (Vorjahr 1,8) Millionen Franken ausgegeben werden (Weiterführung der Elektrifizierungsarbeiten auf der Strecke Sissach-Läufelfingen-Olten 0,5 Millionen Franken und für die Fertigstellung der Elektrifizierung auf der Strecke Winterthur-Wald 2,4 Millionen Franken). Von den übrigen Bauaufwendungen seien noch diejenigen für die Kraftwerke erwähnt, für die 6,9 (Vorjahr 9,2) Millionen Franken vorgesehen sind und die hauptsächlich für die grossen Erweiterungsbauten zur Erhöhung der Energieproduktion in den verschiedenen Kraftwerken verwendet werden.

Im Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen steht dem Ertrag von 153,2 Millionen Franken ein Aufwand von 194,2 Millionen Franken gegenüber. Hieraus ergibt sich ein Fehlbetrag von 41 Millionen Franken. Im Ertrag und im Aufwand begegnen wir gegenüber dem Vorjahresbudget keinen erheblichen Abweichungen. Der Betriebsüberschuss und damit der Gesamtertrag wird indessen um die mindestens verfrühte Einstellung des Taxzuschlages von 3 Millionen Franken für die Postbeförderung geringer ausfallen. Damit erhöht sich vorläufig der Verlust auf 44 Millionen Franken.

Bei der Aufwandseite werden sich die Kapitalkosten gegenüber dem Vorjahresbudget von 50,4 auf 51,6 Millionen Franken vermehren, infolge Erhöhung des Fremdkapitals. Dieses würde durch den Wegfall der Tilgungsquote von 20 Millionen Franken auf dem Abschreibungsausfall zwangsläufig eine neue Erhöhung erfahren, mit entsprechenden zusätzlichen Kapitalkosten. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse vermindern sich um 1 Million Franken, weil die Verzinsung des nach den neuen Statuten erforderlichen Deckungskapitals nur einen Zinsaufwand von 21 statt 22 Millionen Franken wie bisher erfordert.

Die Rücklage zur Deckung grosser Schäden von 500 000 Franken wurde von den Bundesbahnen erneut in den Voranschlag aufgenommen, trotzdem der Bundesrat in seiner Botschaft vom 12. Mai 1950 zur Rechnung der Bundesbahnen für 1949 der Ansicht Ausdruck gegeben hat, dass weitere Einlagen ab 1950 nur noch erfolgen sollten, wenn sie von der Unternehmung auch wirklich herausgewirtschaftet werden. Wir erinnern daran, dass ein vom Verwaltungsrat erlassenes Reglement bestimmt, dass diese Schadensreserve solange geäufnet werden soll, bis sie 20 Millionen Franken erreicht. Ende 1949 wies diese Rücklage einen Bestand von 14.5 Millionen Franken auf. Wenn der Bundesrat nun nach nochmaliger Überprüfung der Sachlage zur Auffassung gelangt, man könne die reglementarische Speisung bis zum Höchstbetrag von 20 Millionen Franken unabhängig vom Geschäftsergebnis als Aufwand betrachten, so hauptsächlich wegen der verhältnismässig kleinen jährlichen Einlage gemessen an der in die Milliarden gehenden Bilanzsumme der Bundesbahnen und unter Berücksichtigung der hohen Schadenrisiken. Schon allein die Feuerversicherung der in den Güterschuppen und Lagerhäusern befindlichen zahlreichen und zum Teil hochwertigen Güter erfordert ein in die Millionen gehendes Deckungskapital. Dazu kommen die Schadensereignisse aus Zugsunglücken, Brandschäden an Gebäuden, Fahrzeugen, Maschinen, Einrichtungen und Mobiliar, sowie Naturkatastrophen. Die genannte Rücklage ist nichts anderes als das Deckungskapital einer Selbstversicherung der Bundesbahnen. Ohne die aus Spargründen eingerichtete Selbstversicherung müssten die Bundesbahnen jährlich wesentlich mehr als 500 000 Franken an Versicherungsprämien bezahlen.

Der grösste Aufwandposten sind die Abschreibungen. Sie werden nach Antrag der Bundesbahnen auf 97,7 Millionen Franken bemessen, worin die

Tilgungsquote von 20 Millionen Franken vom Abschreibungsausfall inbegriffen ist.

Die Bundesbahnen stellen also diese Tilgungsquote erneut in den defizitären Voranschlag ein, obwohl der Bundesrat in seiner bereits erwähnten Botschaft an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnung und der Geschäftsführung der Bundesbahnen für das Jahr 1949 ausdrücklich festgehalten hat, dass diese Tilgung in Zukunft in die Jahresrechnung nur soweit eingestellt werden darf, als dadurch die Rechnung nicht defizitär werde. Diese Stellungnahme fusste auf dem Bundesratsbeschluss von 7. April 1948, in dem eine Überprüfung der Abschreibungsdauer im Falle einer Defizitdeckung durch den Bund gemäss Artikel 16, Absatz 2, des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen vorbehalten wurde. Die Bundesversammlung hat im Genehmigungsverfahren den Standpunkt des Bundesrates gutgeheissen, so dass es offensichtlich nicht angeht, sich über diesen klaren Entscheid hinwegzusetzen. Dabei ist es irrelevant, ob vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus diese Weiterführung der Tilgung trotz defizitären Abschlüssen gegeben sei oder nicht. Richtig ist, dass dieser Abschreibungsausfall ein Nonvaleur in der Bilanz der Bundesbahnen darstellt, der so oder anders der Abtragung harrt. Es ist auch unbestritten, dass die 20 Millionen Franken zur Baufinanzierung notwendig wären, da sonst in wenigen Jahren das Baubudget entsprechend vermindert werden muss, wenn der Bilanzwert der Sanierungsbilanz von 2067 Millionen Franken nicht überschritten werden soll. Allein, solange keine neuen Rechtsgrundlagen für die Subventionierung von Verkehrsanlagen zur Verfügung stehen, wird man sich mit den anlässlich der Bundesbahnsanierung vom Volke sanktionierten Finanzgrundsätzen abfinden müssen.

Bis dahin sieht sich der Bundesrat ausserstande, der Bundesversammlung die von den Bundesbahnen in den Voranschlag eingestellte Tilgung von 20 Millionen Franken im empfehlenden Sinne weiterzuleiten. Wir beantragen im Gegenteil, die Tilgung im Voranschlag 1951 zu streichen. Unter Berücksichtigung des Minderertrages von 3 Millionen Franken im Postverkehr ergibt sich damit noch ein Voranschlagsdefizit von 24 statt 41 Millionen Franken.

Der Verwaltungsrat nimmt in seinen Schlussfolgerungen mit Genugtuung davon Kenntnis, dass die von der Verwaltung eingeleiteten Sparmassnahmen systematisch und mit aller Energie verwirklicht werden. Angesichts des veranschlagten Verlustes für 1951, der aus allgemeinen Bundesmitteln zu decken sein wird, weist sodann der Verwaltungsrat darauf hin, dass durch die ständige Inanspruchnahme der Bundesbahnen im Interesse der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik für alle Kreise der Bevölkerung sehr reale Gegenleistungen vorliegen. Für den Ausgleich der Rechnung kommt seines Erachtens zur Zeit keine allgemeine Tariferhöhung in Betracht.

Der Bundesrat teilt die Auffassung des Verwaltungsrates hinsichtlich der überragenden Bedeutung unserer Staatsbahnen für unsere Volkswirtschaft und

weist die Bundesbahnen an, die Rationalisierungsmassnahmen nach Kräften weiter zu fördern, denn es muss das Ziel der Bundesbahnen und des Bundesrates sein, an die wirtschaftliche Selbsterhaltung unseres nationalen Verkehrsnetzes so nahe wie möglich heranzukommen. Obschon die Konkurrenzlage dazu zwingt, allfällig sich aufdrängende ertragssteigernde Tarifmassnahmen sorgfältig abzuwägen, kann es auf die Dauer nicht befriedigen, unter den Selbstkosten zu arbeiten. Im Zusammenhang mit einer vernünftigen Verkehrs-koordination wird man nicht darum herum kommen, Massnahmen zur Selbsterhaltung des Verkehrsapparates ins Auge zu fassen.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen zu

beantragen:

Den Antrag des Verwaltungsrates über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 mit den vorstehend angeführten Abänderungen der Postverkehrseinnahmen (Mindereinnahme von 3 Millionen Franken) und den Abschreibungen (Wegfall der Tilgungsquote von 20 Millionen Franken) zu genehmigen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. November 1950.

Im Namen des schweizerischen Bundesrates,

Der Bundepräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1951

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 9. Oktober 1950,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. November 1950,

beschliesst:

Einzigter Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von Fr. 136 800 000, wovon Fr. 110 500 000 zulasten der Anlagenrechnung und Fr. 26 300 000 zulasten der Betriebsrechnung;
 2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend mit einem Betriebsertrag von Fr. 607 868 000 und einem Betriebsaufwand von Fr. 478 735 800;
 3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei einem Ertrag von Fr. 150 221 000 und einem Aufwand von Fr. 174 221 000 mit einem Verlust von Fr. 24 000 000.
-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1951 (Vom 14. November 1950)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5954
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.11.1950
Date	
Data	
Seite	485-492
Page	
Pagina	
Ref. No	10 037 236

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.