

**Botschaft
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996**

vom 16. April 1997

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 1996 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

16. April 1997

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Koller
Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1996 der SBB schliesst mit einem Fehlbetrag von 292,6 Millionen Franken ab, 29,9 Millionen mehr als veranschlagt. Die Auflösung von stillen Reserven auf den Grundstücke und damit die Rückzahlung von Schulden gegenüber der Pensions- und Hilfskasse (PHK) trug mit dem Wegfall der Jahresquote von 123,4 Millionen Franken wesentlich zur Verbesserung des Jahresresultats bei. Trotz anhaltendem Ertragsrückgang vor allem im Güterverkehr konnte der Fehlbetrag gegenüber dem Vorjahr verringert werden. Der Bundesrat anerkennt die beachtlichen Sparanstrengungen und Rationalisierungsmassnahmen der SBB. Sie müssen konsequent weitergeführt werden. Die Situation im Güterverkehr hat einen besorgniserregenden Tiefpunkt erreicht. Der Erhalt der Marktanteile und Ertragskraft im Schienengüterverkehr verlangt nebst verstärkten kundenorientierten Massnahmen durch die SBB klare politische Entscheide für eine rasche Einführung der Bahnreform und die Herstellung der Kostenwahrheit.

Ohne Einbezug der Tilgung der Schuld gegenüber der PHK lag der Aufwand 4,2 Prozent unter dem Voranschlag. Beträchtliche Einsparungen sind sowohl beim Personalaufwand als auch beim Sachaufwand zu verzeichnen. Der Ertrag hat vorab im Güterverkehr einen Einbruch erlitten. Der Personenverkehrsertrag konnte knapp gehalten werden. Für die schlechte Ertragsentwicklung ist die schwierige Markt- und Konjunkturlage verantwortlich. Die Bundesbelastung nahm unter anderem aufgrund der erstmaligen Beteiligung der Kantone an der Abgeltung Regionalverkehr um 12,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr (ohne Fehlbetrag: - 6,7 %) auf 2394 Millionen Franken ab (- 354,4 Mio. Fr.).

Die Infrastrukturerfolgsrechnung schloss mit einem Aufwand von 1497 Millionen Franken um 46 Millionen Franken besser ab als vorgesehen. Das von den eidgenössischen Räten im Voranschlag festgesetzte Bruttoinvestitionsvolumen von 2350 Millionen Franken haben die SBB um 454 Millionen Franken unterschritten.

Die anstehenden politischen Entscheide in bezug auf die Bahnreform, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und die bilateralen Verhandlungen werden richtungsweisend sein für zukünftige Rentabilität und Effizienz im Schienenverkehr.

Kann die Bahnreform ihren Fahrplan einhalten, wird die vorliegende Rechnung die zweitletzte ihrer Art sein. An Stelle der Genehmigung von Voranschlag und Rechnung der SBB durch das Parlament wird die Genehmigung einer Leistungsvereinbarung mit Zahlungsrahmen für eine vierjährige Periode treten. Die Genehmigung der SBB-Kredite wird durch das Parlament im Rahmen der Beratung des Bundesbudgets erfolgen.

Botschaft

1 Rechnungen und Geschäftsbericht

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 21. März 1997 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1996 eingereicht. Das Rechnungsjahr 1996 ist geprägt von einer schwierigen Verkehrsertragslage vor allem im Güterverkehr. Die Tilgung von Verpflichtungen der SBB gegenüber ihrer Pensionskasse mittels einer Aufwertung der eigenen Grundstücke und beachtliche Sparmassnahmen führen zu einem wesentlich besseren Ergebnis als 1995. Trotz schwieriger Sparentscheidungen im Lohnbereich für das Jahr 1997 hat das SBB-Personal 1996 wieder mit beachtenswertem Einsatz zu einem ausgezeichneten Bahnangebot beigetragen. In Anerkennung dieser Leistung spricht der Bundesrat den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB seinen Dank aus.

12 Überblick über die wichtigsten Ergebnisse

12.1 Produktion und Verkehrsleistungen

Die nachstehende Darstellung erlaubt eine Übersicht über die effektiven Bahnleistungen der SBB im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 1

Produktion und Verkehrsleistungen	Einheit	Rechnung		Rechnung 1996	Differenz zu	
		Voranschlag 1995	1996		RE 1995	VA 1996
Personenverkehr:						
- Zugkilometer	Mio. km	90.4	91.0	89.8	-0.7%	-1.3%
- beförderte Personen	Mio.	253.2	263.3	256.3	1.2%	-2.7%
- Personenkilometer	Mio. Pkm	11711.5	11989.0	11662.0	-0.4%	-2.7%
Güterverkehr:						
- Zugkilometer	Mio. km	26.4	27.4	26.3	-0.4%	-4.0%
- beförderte Tonnen	Mio. t	47.3	51.2	44.1	-6.8%	-13.9%
- Tonnenkilometer	Mio. Tkm	8155.9	8650.0	7381.6	-9.5%	-14.7%
Gesamtunternehmen:						
- Zugkilometer	Mio. km	116.8	118.4	116.1	-0.6%	-1.9%
- Personalbestand	Personen	33529	33158	32581	-2.8%	-1.7%
- Arbeitsstunden	Mio. h	58.7	57.7	57.0	-2.8%	-1.2%

Tabelle 2

UER	Rechnung Voranschlag		Rechnung 1996	Differenz zu RE 1995 VA 1996	
	1995	1996			
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Vehrsortrag	3566.7	3723.4	3443.4	-3.5%	-7.5%
- Personenverkehr	1578.4	1697.3	1575.1	-0.2%	-7.2%
- Güterverkehr	1032.7	1077.0	932.7	-9.7%	-13.4%
- Betriebsleistungen	133.3	131.9	114.4	-14.2%	-13.3%
- Infrastrukturbenutzung durch Dritte	4.1	3.2	4.9	19.5%	53.1%
- Abgeltung RPV Bund	693.0	516.0	494.3	-28.7%	-4.2%
- Abgeltung RPV Kantone/Dritte	15.2	188.0	212.0		12.8%
- Abgeltung Huckepack	110.0	110.0	110.0	0.0%	0.0%
Mietertrag Liegenschaften	216.5	236.6	225.4	4.1%	-4.7%
Nebenertrag	487.8	488.3	440.9	-9.6%	-9.7%
Elgenleistungen für					
Investitionsrechnung	311.5	330.0	318.2	2.2%	-3.6%
Elgenleistungen für AlpTransit	8.1	9.0	9.5	17.3%	5.6%
Leistungen für Lageraufträge	76.8	78.0	74.7	-2.7%	-4.2%
Leistungen für die ISEER	1449.7	1543.0	1497.1	3.3%	-3.0%
Reduktion Vorsteuerabzug MWST			18.0		
Entnahme Rückstellung	19.8	0.0	73.6		
Aufwertung Grundstücke			583.7		
Neutraler und ao Ertrag	107.1	90.0	82.4	-23.1%	-8.4%
Total Ertrag	6244.0	6498.3	6766.9	8.4%	4.1%
Personalaufwand	3481.1	3410.3	3258.6	-6.4%	-4.4%
Sachaufwand	1277.8	1358.7	1233.4	-3.5%	-9.2%
Abschreibungen	846.4	841.0	883.4	4.4%	5.0%
Zinsen	675.9	760.5	691.0	2.2%	-9.1%
Nicht aktivierbare					
Investitionsaufwendungen	286.2	320.0	241.3	-15.7%	-24.6%
Infrastrukturbeitrag	0.0	0.0	0.0		
Bildung von Rückstellungen	82.3	1.0	52.0	-36.8%	
Reduktion Vorsteuerabzug MWST	27.4	46.0	54.4	98.5%	18.3%
Abtragung Schuld PHK			583.7		
Neutraler und ao Aufwand	62.6	23.5	61.7	-1.4%	162.6%
Total Aufwand	6739.7	6761.0	7059.5	4.7%	4.4%
Fehlbetrag	495.7	262.7	292.6	-41.0%	11.4%

ISER	Rechnung Voranschlag		Rechnung 1996	Differenz zu	
	1995	1996		RE 1995	VA 1996
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Abschreibungen	416.0	408.4	404.7	-2.7%	-0.9%
Zinsen	407.3	443.7	406.4	-0.2%	-8.4%
Ordentlicher Unterhalt	508.5	527.5	513.0	0.9%	-2.7%
Nicht äktivierbare Investitionsaufwendungen	184.9	230.4	203.8	10.2%	-11.5%
Total Aufwand brutto	1516.7	1610.0	1527.9	0.7%	-5.1%
Infrastrukturanteil der Abgeltung Huckepack	-65.0	-67.0	-63.0	-3.1%	-6.0%
Infrastrukturanteil der Abgeltungen nach TG	-2.0	0.0	0.0		
Reduktion Vorsteuerabzug MWST					
Pauschlierung Vorsteuer 2.2 %	0.0	0.0	32.2		
Total Aufwand netto	1449.7	1543.0	1497.1	3.3%	-3.0%
Infrastrukturbeitrag SBB	0.0	0.0	0.0		
Infrastrukturleistung Bund	1449.7	1543.0	1497.1		
Total Ertrag	1449.7	1543.0	1497.1	3.3%	-3.0%

13 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Der Fehlbetrag konnte gegenüber dem Vorjahr verringert werden. Die Budgetvorgabe konnte aber trotzdem nicht eingehalten werden. Die Erträge blieben vor allem im Güterverkehr weit unter den Erwartungen des Voranschlags. Bei den Aufwänden konnte der Voranschlag eingehalten, ja sogar unterschritten werden.

131 Ziele

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

- Seit dem 1. Januar 1996 müssen sich gemäss revidiertem Eisenbahngesetz auch die Kantone an den ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs der SBB beteiligen. Je nach Finanzkraft und strukturellen Voraussetzungen beläuft sich der Kantonsanteil auf 6 bis 48 Prozent, (in der Übergangsphase bis 68 %), im Mittel auf 25 Prozent. Die gesamte

Abgeltungssumme war mit 704 Millionen Franken geplant, der Bundesanteil mit 516 Millionen Franken.

- b. Beim Huckepackverkehr wurde ein Abgeltungsbetrag zur Aufrechterhaltung des Grundangebotes von 44 Zügen täglich von weiterhin 110 Millionen Franken vereinbart.
- c. Gegenüber dem Vorjahr waren 1996 wieder mehr Investitionsmittel vorgesehen. Das Bruttoinvestitionsvolumen wurde auf 2350 Millionen Franken festgesetzt.

Die gesamte Bundesbelastung sollte gemäss Voranschlag und ohne Berücksichtigung des budgetierten Fehlbetrags von 262,7 Millionen Franken 2169 Millionen Franken betragen.

132 Resultate

Der beträchtliche Ertragsrückgang im Personenverkehr vom letzten Jahr konnte 1996 auf tiefem Niveau gestoppt werden. Weiterhin stark rückläufig ist der Ertrag im Güterverkehr. Hier haben weiterhin die schwache Konjunktur und die verschärfte Konkurrenzsituation zur Strasse grosse Auswirkungen auf Nachfrage und Preise.

Bei den Aufwänden allgemein konnte der Aufwärtstrend durch rigorose Sparmassnahmen gebrochen werden. Namentlich beim Personalaufwand sind durch den Rückgang der administrativen Pensionierungen und dem anhaltenden Personalabbau wesentliche Einsparungen erzielt worden. Die Unternehmungserfolgsrechnung wird durch die Tilgung der Verpflichtung gegenüber der Pensionkasse und der damit verbundenen Aufwertung von Grundstücken auf der Ertrags- und der Aufwandseite um 583,7 Millionen Franken ausgeweitet. Die Aufwand- und Ertragstotale können darum nicht ohne weiteres mit den Vorjahren verglichen werden. Ohne diese für die Erfolgsrechnung neutrale Transaktion wurde der Aufwand im Total gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Prozent reduziert, obwohl der Rückstellungs- und Abschreibungsbedarf nicht abgenommen hat. Die erfreuliche Aufwandentwicklung einerseits und die durch das revidierte Eisenbahngesetz geänderte Finanzierung des Regionalverkehrs andererseits ergaben bei der Bundesbelastung trotz Ertragseinbussen einen Rückgang von 354 Millionen Franken oder 12,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit ergibt sich eine Bundesgesamtbelastung von 2394 Millionen Franken (inkl. Fehlbetrag) für das Jahr 1996.

132.1 Zielerreichung Unternehmungsbereich

Durch den finanziellen Druck, nicht zuletzt aufgrund des Rekorddefizits des Vorjahrs, waren die SBB 1996 gezwungen, die geplanten Rationalisierungsmassnahmen konsequent durchzusetzen.

Unternehmungserfolgsrechnung: Die Erwartungen lagen sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr weit über den tatsächlich erzielten Erträgen. Die Aufwände konnten gegenüber dem Voranschlag klar reduziert werden. Weiterhin belastend wirkten im Rechnungsjahr die Bereinigung der Beteiligungen an CDS AG und DACH Hotelzug AG.

Infrastrukturerefolgsrechnung: Im Gegensatz zu vielen Betriebsaufwendungen sind die Aufwendungen für die Infrastruktur nur langfristig beeinflussbar, nämlich durch die Höhe früher getätigter Investitionen. Unter Investitionsfolgekosten sind Abschreibungen, Zinsen, Unter-

halt und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen zu verstehen. Alle Aufwendungen der Infrastruktur lagen 1996 unter den Erwartungen mit einem Minus von insgesamt 5,1 Prozent gegenüber dem Voranschlag. Der Anstieg war gegenüber dem Vorjahr mit 0,7 Prozent sehr moderat. Damit belief sich der Infrastrukturaufwand brutto auf 1527,9 Millionen Franken ohne Einrechnung der Reduktion des Vorsteuerabzugs Mehrwertsteuer von 32,2 Millionen Franken (Pauschlierung 2,2 % des Bundesbeitrags).

132.2 Belastung des Bundes und der Kantone

Die Belastung des Bundes setzt sich aus der Infrastrukturleistung und den Abgeltungen für Regionalverkehr und Huckepack zusammen. 1996 musste der Bund dafür 2101 Millionen Franken aufwenden, 6,7 Prozent weniger als 1995. Mit Einbezug des Fehlbetrags erhöht sich die Bundesbelastung auf 2394 Millionen Franken, 12,9 Prozent weniger als im Vorjahr. Der Bund wird 1997 gemäss Bundesbeschluss zum Budget 1997 die aufgelaufenen Fehlbeträge der SBB seit 1991 von insgesamt 1110,7 Millionen Franken durch einen einmaligen Kapitalschnitt mit Darlehen des Bundes beziehungsweise mit den dafür gebildeten Rückstellungen verrechnen, um die Zinsbelastung der SBB zu verringern. Inbegriffen in den Bundesleistungen ist die Vorsteuerkürzung der Mehrwertsteuer von 18 Millionen Franken bei den Abgeltungen und 32,2 Millionen Franken auf dem Infrastrukturanteil.

Nachfolgende Darstellung gibt die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 wieder:

SBB-Rechnung 1996

Betrieb	
Aufwand	Ertrag
Total: 7080	Total: 5951
Infrastruktur-beitrag SBB 0	Abteilung GWL Bund 604 andere 212
	Fehlbetrag: 293

Infrastruktur	
Aufwand	Ertrag
Netto: 1497	Infrastruktur-beitrag SBB 0
	Total: 1497

Zahlungen des Bundes an die SBB

Bundesleistungen	Belastung Bund		
	VA 96	RE 96	Diff.
Abteilung gemeinwirtschaftliche Leistungen			
- Regionalverkehr	516	494	-22
- Huckepackverkehr	110	110	0
Infrastrukturleistung des Bundes zu Lasten Rechnung 97	1543	1497	-46
Total (ohne Fehlbetrag)	2169	2101	-68
Rückstellung für ungedeckten Fehlbetrag	263	293	30
Total (inkl. Fehlbetrag)	2432	2394	-38

Die Kantone beteiligten sich 1996 erstmals mit knapp 200 Millionen Franken an der Abteilung Regionalverkehr der SBB. Weitere autonome Zahlungen leisteten insbesondere die Kantone Zürich und Bern für ihre S-Bahn-Netze.

14 Die Rechnungsergebnisse im einzelnen

141 Unternehmerische Leistung

141.1 Erfüllung des Leistungsauftrages

Bis Ende 1997 gilt im Verhältnis zwischen Bund und SBB der verlängerte Leistungsauftrag 1987. Dieser sieht vor, dass der Bund den SBB die geplanten ungedeckten Kosten der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bezahlt. Als solche gelten der Regionalverkehr und der Huckepackverkehr. Der marktwirtschaftliche Bereich der SBB umfasst hauptsächlich den Personenfern- und den Güterverkehr. Dieser müsste die Aufwendungen für den Betriebsbereich und einen vom Bundesrat festgelegten Teil des Infrastrukturaufwandes decken. Den verbleibenden Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung bezahlt der Bund im folgenden Jahr. Seit 1992 reichen die Erträge des marktwirtschaftlichen Bereiches nicht mehr aus, um den Be-

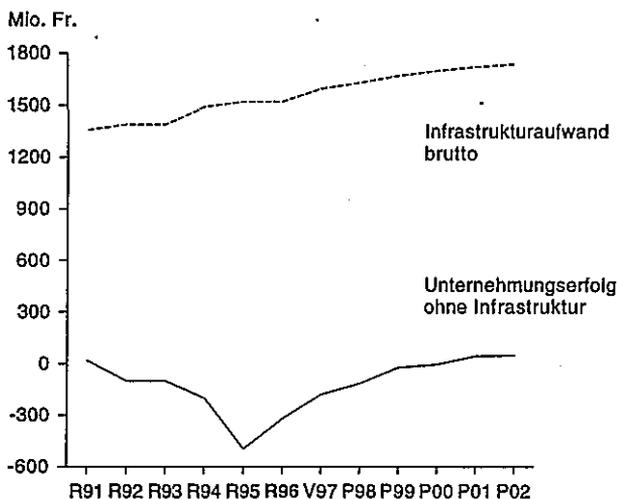
triebsaufwand zu decken. Auf einen Infrastrukturauftrag der SBB wird darum verzichtet und der Fehlbetrag des Betriebes auf die neue Rechnung vorgetragen.

Die SBB unternehmen grosse Anstrengungen die Kostensituation in den Griff zu bekommen und erzielten 1996 sichtbare Erfolge. Namentlich bei den Personalkosten konnte der Anteil an den Gesamtkosten von 51,7 Prozent im Vorjahr auf 46,2 Prozent gesenkt werden. Die Straffung des Unternehmens wird weitergeführt. Die Einnahmenseite ist von den Marktverhältnissen abhängig. Solange sich die Rahmenbedingungen der Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse nicht wesentlich verändern, führen allgemeine Tarifierhöhungen sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr zu überproportionalen Marktanteilverlusten. Die Fehlbeträge würden sich erhöhen. Eine moderate Verbesserung der Ertragssituation ist zwar mit einer Konjunkturbelebung zu erwarten, nicht aber eine wesentliche Veränderung der Marktanteile im Vergleich zur Strasse. Für den Erhalt des Marktanteils im Schienengüterverkehr ist eine grössere Belastung des Strassenverkehrs unumgänglich. In der heutigen Situation sind die SBB gezwungen, auf den Rückgang der Schienentransporte mit Strukturanpassungen (Verriingerung der Kapazitäten, Kostenreduktionen) zu reagieren.

Darstellung 2 vergleicht die Entwicklung des Infrastrukturaufwands und des Unternehmenserfolgs des Unternehmens. Die leichte Verflachung des Infrastrukturaufwands im Jahr 1996 ist auf eine leichte Rücknahme der Investitionen in den letzten zwei Jahren zurückzuführen. Immer unter Voraussetzung, dass die Markterträge auch in den nächsten Jahren gehalten werden können, wird mittelfristig durch ein straffes Kostenmanagement der SBB der Verlauf der beiden Kurven wieder in eine positive Richtung weisen. 1996 wurde ein Anfang gemacht.

Darstellung 2

Unternehmungserfolg netto, Infrastrukturaufwand brutto teuerungsbereinigt, Preisbasis 1990



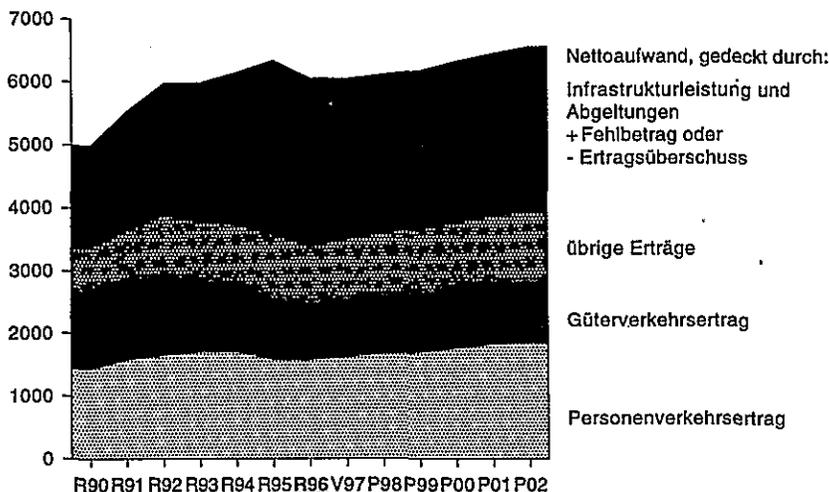
Darstellung 3 zeigt, dass die Personenverkehrserträge knapp gehalten werden konnten, die Güterverkehrserträge aber weiterhin stark zurückgingen und der unerfreuliche Trend beim Aufwand gebremst werden konnte. Die übrigen Ertragspositionen entwickelten sich positiv.

Darstellung 3

Nettoaufwanddeckung

(ohne interne Verrechnungen, inklusive Infrastruktur)

Mio. Fr.



141.2 Vergleich mit dem Voranschlag 1996 und der Rechnung 1995

Die finanziellen Vorgaben konnten 1996 nicht vollständig eingehalten werden. Der veranschlagte Fehlbetrag wurde um 29,9 Millionen Franken überschritten. Gegenüber dem Vorjahr erfolgte eine Verbesserung von 203,1 Millionen Franken. Dieses Resultat wären um 123 Millionen schlechter ausgefallen ohne die Tilgung von Verpflichtungen gegenüber der Pensionskasse mittels der Aufwertung von eigenen Grundstücken. Der Infrastrukturbeitrag des Bundes war 45,9 Millionen tiefer als veranschlagt, aber um 47,4 Millionen höher als letztes Jahr. Der veranschlagte Bruttoaufwand der Investitionsrechnung wurde nicht ausgeschöpft (- 454,1 Mio. Fr.).

Auf der Ertragsseite hat sich das Gesamtergebnis ohne Berücksichtigung der Aufwertung der Grundstücke gegenüber 1995 um 1 Prozent (- 60,8 Mio. Fr.) verschlechtert und liegt 4,8 Prozent (315,1 Mio. Fr.) unter dem budgetierten Wert. Im *Personenverkehr* gingen sowohl die Verkehrsleistung als auch die Verkehrserträge nur leicht zurück. Es wurden insgesamt 256,3 Millionen Reisende oder 1,2 Prozent mehr als im Vorjahr befördert. Das bedeutet, dass mehr Bahn gefahren wurde, jedoch über eine kürzere mittlere Distanz. Daraus resultiert ein Verkehrsertrag von 1575,1 Millionen Franken (-0,2 %). Regional- und Fernver-

kehr legten zu (+3 %; +9,8 %), während im internationalen Verkehr wie schon in den vergangenen Jahre ein bedeutender Rückgang zu verzeichnen war (- 11,6 %).

Die Ertragslage im *Güterverkehr* hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter massiv verschlechtert. Bei den Transportmengen kam es zu einer Einbusse von 6,7 Prozent oder 3,2 Millionen Tonnen, bei den Erträgen sogar zu Einbussen von 9,7 Prozent oder 100 Millionen Franken. Zwei Drittel des Rückgangs war bei Cargo Rail Schweiz zu verzeichnen, ein Drittel bei Cargo Transit. Auch die Budgetierung 1996 war viel zu optimistisch. Entscheidend beeinflusst wird das Resultat im Güterverkehr nach wie vor durch die Rahmenbedingungen der Konkurrenz zur Strasse und durch die ungünstige Wirtschaftslage.

Der Mietertrag Liegenschaften hat sein veranschlagtes Ziel nicht erreicht, hat aber gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 4,1 Prozent zu verzeichnen. Die Nebenerträge konnten ebenfalls mit den budgetierten Zahlen nicht mithalten. Gegenüber dem Vorjahr war ein Rückgang von 9,6 Prozent zu verzeichnen.

Aufwandseitig kann eine positive Entwicklung beobachtet werden. Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Aufwand ohne die Schuldentilgung bei der PHK um 263,9 Millionen Franken (3,9 %) reduziert, gegenüber dem Voranschlag um 285 Millionen Franken (4,2 %). Die Einsparungen im Personalaufwand von 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr und 4,4 Prozent gegenüber dem Voranschlag gehen vor allem auf die weitergeführte Reduktion des Personals, auf die Entlastung bei der Abtragung der Mehrbelastung im Deckungskapital der PHK und den merklichen Rückgang der administrativen vorzeitigen Pensionierungen zurück. Dank einer restriktiven Ausgabenpolitik konnte auch der Sachaufwand gegenüber dem Vorjahr um 3,5 Prozent und gegenüber dem Voranschlag um 9,2 Prozent verringert werden. Abschreibungen und Zinsen sind gegenüber dem Vorjahr gestiegen, die Zinsen lagen aber unter dem budgetierten Wert. Der Rückstellungsbedarf war aufgrund der Bereinigung des Cargo Domizil-Geschäfts weiterhin gross.

Die Frage der Vorsteuerkürzung bei der Mehrwertsteuer wurde im Rahmen des Massnahmepaketes zum Budget 1997 durch eine vom Bundesrat eingesetzte bundesinterne Arbeitsgruppe bearbeitet. Bis zur Inkraftsetzung des Mehrwertsteuergesetzes, das zurzeit in den eidgenössischen Räten behandelt wird, gilt die bisherige Regelung. Diese sieht vor, dass Subventionen und Beiträge der öffentlichen Hand nicht steuerbar sind, der Vorsteuerabzug aber im Verhältnis der erhaltenen Subventionen gekürzt werden muss. Für den öffentlichen Verkehr gilt ein Pauschalabzug von 2,2 Prozent der erhaltenen Subventionen. Die Vorsteuerkürzung wird vom Bund und Kantonen als Aufwand anerkannt, ist damit abgeltungsberechtigt und darum für die SBB ergebnisneutral. Sie erscheint einerseits als Steueraufwand und andererseits als Ertrag bei der Abgeltung Regionalverkehr und bei der Infrastrukturleistung des Bundes.

141.3 Leistungsfähigkeit der SBB

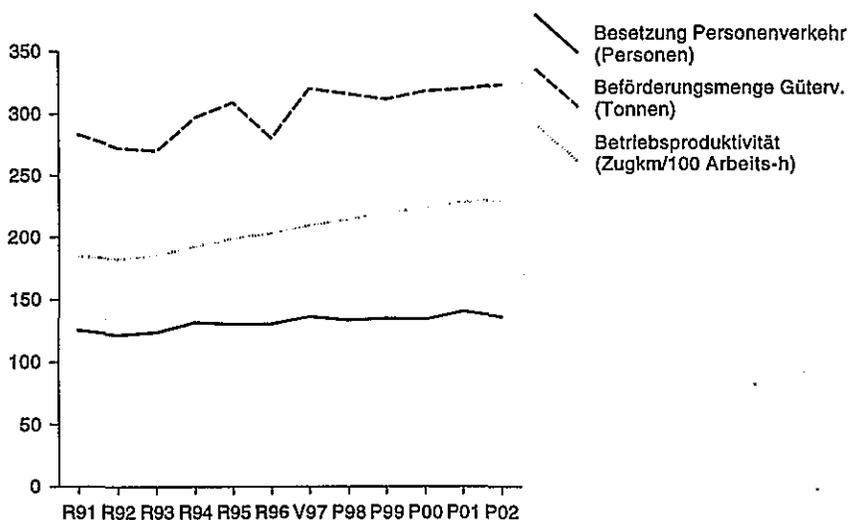
Die Produktivität widerspiegelt das Verhältnis zwischen eingesetzten Mitteln und der erzielten Leistung (Darstellung 4). Im Personenverkehr hat sich die Besetzung (Personenkilometer pro Zugskilometer) nicht verändert. Eine negative Entwicklung bei der Bevörderungs menge (Tonnenkilometer pro Zugskilometer) ist beim Güterverkehr zu verzeichnen. Hauptsächlich in

Folge des Personalabbaus nahm auch 1996 die Betriebsproduktivität (Zugkilometer pro Personalstunden) weiter zu.

Darstellung 4

Produktivitätskennzahlen

(ab 1991 neue Berechnungsmethode; ab 1996 gemäss Mittelfristplan)



142 Die Abgeltungsbereiche

142.1 Regionaler Personenverkehr

Per 1. Januar 1996 hat sich aufgrund des revidierten Eisenbahngesetzes das Finanzierungsprinzip des Regionalverkehrs geändert. Damit ist der Leistungsauftrag 1987 für den regionalen Personenverkehr nicht mehr anzuwenden. 1996 ist als Uebergangsjahr zu betrachten, bei dem zwar die neuen Finanzierungsregeln zur Anwendung kamen, aber das vorgängige Bestellverfahren noch nicht zur Anwendung gelangen konnte. Die Übergangsbestimmungen sehen vor, dass bis zum Ablauf der Fahrplanperiode 1995/97, maximal aber bis 1999, das bisherige Angebot nach neuen Regeln zu finanzieren ist. Die Kantone waren erstmals an der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs massgeblich beteiligt. Je nach Finanzkraft variiert der zu übernehmende Anteil eines Kantons zurzeit zwischen 6 und 68 Prozent. Ueber die ganze Schweiz ergibt sich daraus ein Mittel für den Kantonsanteil von ca. einem Viertel. Auf dieser Grundlage wurde das Budget des Bundesanteils Regionalverkehr erstellt. Es hat sich aber herausgestellt, dass die SBB offenbar vor allem in relativ finanz- und strukturstarken Kantonen, die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) aber eher in finanz- und strukturschwachen Kantonen Leistungen erbringen. Damit ergibt sich für die SBB eine Unterschreitung der Planung auf Bundesseite und eine Ueberschreitung bei den Kantonsbeiträgen. Die mittlere Beteiligung der Kantone liegt bei den SBB bei 28,5 Prozent. Die bei den

SBB nicht benötigten Bundesmittel mussten dementsprechend bei den KTU eingesetzt werden.

Die gesamte Abgeltung im regionalen Personenverkehr der SBB durch die öffentliche Hand war 1996 mit geringen Abweichungen sowohl im Rahmen des Voranschlags wie auch des Vorjahrs.

Im Interesse der Klarheit ist folgender Hinweis wichtig: Die im Geschäftsbericht ausgewiesenen Erträge "Regional-/Agglo-Verkehr" entsprechen nicht den Erlösen der Regionalzüge, sondern beinhalten die Erträge bestimmter Fahrausweiskategorien. So sind zum Beispiel die für die Regionalzüge bedeutsamen Einzelbillette über kurze Distanzen der Ertragskategorie "Fernverkehr Schweiz" zugeordnet.

142.2 Huckepackverkehr

Für den Huckepackverkehr ist 1996 noch der Leistungsauftrag 1987 massgebend. Für die ungedeckten Kosten des Huckepackverkehrs (Beförderung von Lastwagen, Sattelaufliegern und Wechsellaufbauten; Container gehören jedoch nicht dazu) standen den SBB gestützt auf eine entsprechende Planrechnung 110 Millionen Franken zur Verfügung. Davon entfallen 63 Millionen Franken auf die Infrastrukturkosten (Vollkosten) inklusive Folgekosten der Investitionen für den Huckepackkorridor. Eine Nachkalkulation wird erst Mitte Jahr vorliegen.

143 Der marktwirtschaftliche Bereich

143.1 Personenfernverkehr

Der Personenfernverkehr Schweiz konnte 1996 1 Prozent zulegen, die gehegten Erwartungen aber nicht erfüllen. Die Entwicklung in internationalen Verkehr ist auch 1996 wieder rückläufig und zwar mit einem Ertragsrückgang von 4,3 Prozent. Gründe dafür sind unter anderem weiterhin die rezessive Wirtschaftslage, der hohe, erst gegen Ende des Jahres nachgebende Frankenkurs und der Preiskampf beim Flugverkehr. Bei den Fahrausweisen war in diesem Jahr das Generalabonnement sehr erfolgreich mit einer Zunahme von 13 Prozent, im Gegensatz zum Halbp reisabonnement mit einer Abnahme von 4 Prozent. Es wurden 1996 von mehr Personen kleinere Strecken gefahren, darum ist der Markterlös je Personenfahrt leicht rückläufig. Die Auslastung blieb nahezu konstant (vgl. Tabellen 1 und 4).

Tabelle 4

Ertragskennziffern		Veränderung						
Personenverkehr	Einheit	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1995 - 96
Markterlös Reiseverkehr 1)								
- je Personenfahrt	Fr.	6.26	6.63	6.63	6.44	6.23	6.15	-1.4%
- je Personen-km	Rp.	13.02	14.28	14.50	14.07	13.48	13.51	0.2%
Besetzung P	Pkm/Zugkm	125.3	121.4	123.7	131.3	130.0	130.3	0.2%
1) ohne Abgeltung RPV								

143.2 Güterverkehr

Während in den letzten Jahren die Erträge zwar rückläufig waren, die transportierten Mengen aber gehalten werden konnten, waren 1996 auch die Beförderungsmengen rückläufig. Gründe dafür liegen in der schwachen Konjunktur aber auch im steigenden Wettbewerbsdruck durch die Strasse. Namentlich im Transitverkehr haben sich Konkurrenzdruck und Preiskampf weiter verstärkt. Im Inlandgeschäft waren vor allem die Transporte im Bau- und Sidergiebereich (Kies, Zement, Stahl, usw.) und beim Militär rückläufig. Zudem führte der Wettbewerbsdruck im Bereich Paketpost zu namhaften Verlagerungen auf die Strasse. Mehrtransporte waren beim Mineralöl, Aushubmaterial und den Zuckerrüben zu verzeichnen. Die Situation im Güterverkehrsmarkt fordert Flexibilität, erhöhte Verkaufsanstrengungen, individuelle Kundenbetreuung und auch Massnahmen zur Kostenreduktion. Die SBB haben Schritte in diese Richtung unternommen und es werden weitere Anstrengungen notwendig sein. Eine wesentliche Verbesserung bringt aber nur eine Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen bzw. die Herstellung der Kostenwahrheit.

Tabelle 5

Ertragskennziffern		Veränderung						
Güterverkehr	Einheit	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1995 - 96
Markterlös Güterverkehr 1)								
- je Tonne	Fr.	25.81	27.74	26.88	23.63	21.83	21.15	-3.1%
- je Tonnen-km	Rp.	16.14	17.16	16.18	13.93	12.66	12.64	-0.2%
Beförderung	tkm/Zugkm	283.5	272.7	270.4	297.4	308.9	280.7	-9.1%
1) Ohne Huckepackabgeltung								

143.3 **Bereinigung der Beteiligungen an Cargo Domizil Schweiz AG und DACH Hotelzug AG**

Die Bereinigung der Beteiligung an der Cargo Domizil Schweiz AG (CDS AG) brachte auch 1996 grosse Belastungen mit sich. 1995 waren es 60,5 Millionen Franken netto, 1996 42,7 Millionen Franken. Dabei handelt es sich um Abschreibungen, die über die Auflösung von Rückstellungen aus dem Vorjahr hinaus gingen und um die Bildung neuer Rückstellungen zur Bilanzsanierung. Nach langwierigen Verhandlungen haben die SBB per 31. Oktober 1996 ihre Beteiligung an der CDS AG an die Partner der Transvision verkauft. Für die Bereinigung noch offener Forderungen standen per Ende 1996 noch 36 Millionen Franken zur Verfügung, die aufgrund der heutigen Beurteilung ausreichen sollten.

Die DACH Hotelzug AG belastet die Rechnung 1996 noch mit 2,7 Millionen Franken (Vorjahr 17,5 Mio. Fr.) für Abschreibungen von Forderungen. Für allfällig noch vorhandene Risiken sollten die noch verbleibenden Rückstellungen ausreichen.

144 **Personal**

Der durchschnittliche Personalbestand von 32'581 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter lag 1996 um 948 Personen tiefer als im Vorjahr. Mittelfristig ist ein weiterer Abbau bis auf 30'000 Personen geplant, immer unter Einhaltung des "Contrat social" (Verzicht auf Entlassungen). Damit sind allerdings Kosten für administrative Pensionierungen verbunden. 1996 sind namhafte Einsparungen im Personalaufwand realisiert worden (- 222,5 Mio. Fr., - 6,4 %). Dafür sind hauptsächlich drei Tatsachen verantwortlich: Einsparungen aufgrund der Personalreduktion, merklich weniger administrative vorzeitige Pensionierungen, Wegfall der Abtragungsquoten gegenüber der Pensionkasse aufgrund der Tilgung der Schuld durch Aufwertung von eigenen Grundstücken.

Bei der Aufwertung von Grundstücken handelt es sich um die Auflösung von stillen Reserven, die durch die tiefe Bewertung von eigenen Grundstücken zum Anschaffungswert zustande kamen. Dass es sich dabei um echte stille Reserven handelte, wurde von einer externen Beratungsfirma geprüft und für richtig befunden. Für den Einbau der Teuerungszulagen in die Renten der Pensions- und Hilfskasse musste jeweils das Deckungskapital erhöht werden. Die SBB aktivierten diese Nachzahlung in der Bilanz und trugen sie in den Folgejahren tranchenweise ab. Die Abzahlung pro Jahr betrug rund 120 bis 150 Millionen Franken pro Jahr. Ende 1996 machten diese Zahlungsverpflichtungen insgesamt 583,7 Millionen Franken aus, was dem Aufwertungsbetrag der Grundstücken entspricht. Dieser Aktientausch ist erfolgsneutral und führt allein noch zu keinem Gewinn für die SBB. Die Entlastung resultiert aus der Tatsache, dass die budgetierte Abtragungstranche von 136 Millionen Franken wegfällt und auch in Zukunft wegfallen wird. Die Ablösung der Schuld der SBB gegenüber der PHK per Ende 1996 war im Rahmen des Massnahmenpakets für das Budget 1997 geplant und durch das Parlament verabschiedet worden.

145 Investitionen

Gemäss SBB-Verordnung legt der Bundesrat das Investitionsvolumen der SBB jährlich fest. Die Plafonierung der Investitionen stellt unter anderem sicher, dass die später kaum mehr beeinflussbaren Investitionsfolgekosten begrenzt bleiben.

Nachdem die Investitionen schon 1995 gegenüber den Vorjahren drastisch zurückgenommen wurden, haben die SBB 1996 den zur Verfügung stehenden Investitionsplafond von 1581,0 Millionen Franken um 10,3 Prozent unterschritten. Gegenüber dem Vorjahr wurde brutto insgesamt 4,5 Prozent mehr investiert (Tabelle 6; Darstellung 5). Die Gründe für die Unterschreitung des Voranschlags liegen bei fehlenden Plangenehmigungsverfügungen, verzögertem Baubeginn, günstigeren Arbeitsvergebungen und bei geologischen Schwierigkeiten beim Adlertunnel sowie beim Verzicht auf vorsorglichen Landerwerb für Grossprojekte.

Tabelle 6

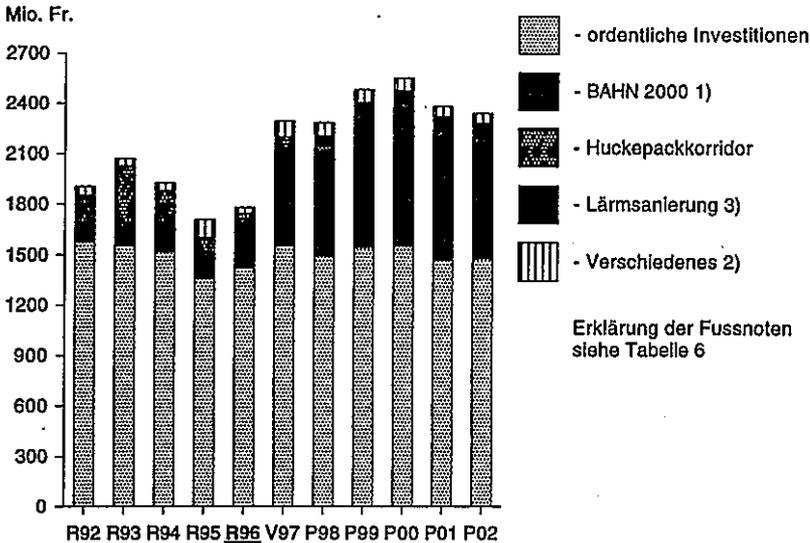
IR	Rechnung		Voranschlag		Differenz zu	
	1994	1995	1996	1996	RE 95	VA 96
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Bruttoinvestitionen	2020.6	1814.4	2350.0	1895.9	4.5%	-19.3%
Beiträge Dritter	94.2	88.9	108.7	80.0	-10.0%	-26.4%
Verschiedene Erträge	3.1	18.6		35.5		
Nettoinvestitionen zu Lasten der SBB	1923.3	1706.9	2241.3	1780.4	4.3%	-20.6%
davon						
- ordentliche Investitionen	1519.4	1358.3	1581.0	1418.3	4.4%	-10.3%
- BAHN 2000 1)	155.9	154.7	437.3	291.6	88.5%	-33.3%
- Huckepackkorridor	205.5	89.3	71.5	35.3	-60.5%	-50.6%
- Lärmsanierung 3)	0.0	1.4	17.5	1.6		-90.9%
- Verschiedenes 2)	42.5	103.2	134.0	33.6	-67.4%	-74.9%

1) Bezogen auf den Verpflichtungskredit von 5.4 Milliarden Franken

2) Vorsteuerkürzung (ab 95), Liegenschaftserwerb und Investitionen für kommerzielle Nutzung

3) Bis Entscheid FinöV auf ordentlichem Weg finanziert

Investitionen

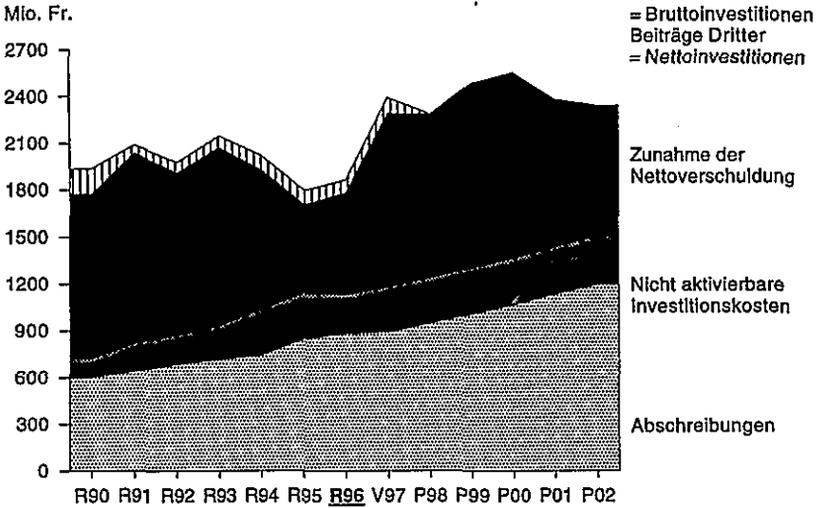


Mit der Abnahme des Investitionsvolumens hat sich der Anstieg der Nettoverschuldung verlangsamt. Die Investitionstätigkeit wird aber in den nächsten Jahren, insbesondere wegen der Grossprojekte (Bahn 2000 etc.), wieder zunehmen. In der Darstellung sechs werden die für die Investitionen benötigten Mittel den Abschreibungen und nicht aktivierbaren Investitionskosten (Direktabschreibungen) gegenübergestellt. Die Mittel für Abschreibungen stehen zur Finanzierung neuer Investitionen zur Verfügung. Jener Anteil der Investitionsvolumens, der über diese Mittel hinausgeht, ergibt den Finanzierungsbedarf, der vom Bund oder von Dritten auf dem Darlehensweg zu leisten ist und damit die Verschuldung der SBB erhöht.

Die untenstehende Darstellung ist, was die Planjahre betrifft, im Hinblick auf die Bahnreform und die Finanzierungsänderungen 1997 zu relativieren (vgl. Kapitel 222).

Investitionen

und Zunahme der Nettoverschuldung aus der Investitionstätigkeit



15 AlpTransit (NEAT)

151 Sonderrechnung AlpTransit Achse Gotthard (Investitionsrechnung)

Der Investitionsbedarf 1996 wurde von den SBB, Projektleitung AlpTransit Gotthard, im Juli 1995 mit 302,7 Millionen Franken (inkl. Ausbauten Surselva RhB/FO von 25 Mio. Fr.) veranschlagt.

Der Voranschlag 1996 basierte auf den Bundesratsbeschlüssen vom 5. und 12. April 1995, der Botschaft über einen zweiten Verpflichtungskredit (Übergangskredit), und den genehmigten Vorprojekten. Damit wurden neue Rahmenbedingungen für die Weiterführung der NEAT-Arbeiten geschaffen.

Das Planungs- und Bauprogramm für 1996 enthielt die folgenden Arbeiten:

Projektierungsarbeiten:

- Zusatzaufträge gemäss Bundesratsbeschluss vom 12. April 1995
- Planungsarbeiten für das Bauprojekt Gotthard-Basistunnel

Bauarbeiten:

- Schacht Sedrun
- Sondierstollen Pioramulde
- Sondierstollen Sigirino
- Ausbauten Surselva

Land- und Rechtserwerbe:

- Sedrun
- Sigirino
- Übriger Land- und Rechtserwerb zur Trasse- und Standortsicherung

Der Bund genehmigte Mitte Dezember 1995 den gekürzten Voranschlag von 250,5 Millionen Franken. Darin enthalten sind Aufwendungen für die SBB, die RhB/FO, ein Anteil Projektauf- sicht BAV/Stab für Kontrolle und Koordination (SKK) sowie Kontokorrent- und Darle- henszinsen (Bauzinsen).

Aufgrund des materiellen Entscheides des Bundesrates vom 24. April 1996 betreffend den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs wurde der Voranschlag im Juli 1996 überarbeitet und auf 109,7 Millionen Franken reduziert.

Das Kontokorrent AlpTransit SBB wurde im Jahre 1996 mit 72,8 Millionen Franken bela- stet. Dazu kommen Investitionen für den Ausbau Surselva (RhB/FO) von 7,4 Millionen Franken, der Kostenanteil Projektauf- sicht BAV/SKK von 8,6 Millionen Franken und Bauzin- sen von 10,9 Millionen Franken. Gesamthaft wurde die Rechnung AlpTransit SBB Gotthard mit 99,7 Millionen Franken belastet.

Die Abweichungen zum Voranschlag 1996 lassen sich wie folgt begründen:

- Weil der Bundesrat die generelle Überprüfung von Investitionsprogramm und Finanzie- rung angeordnet hat, wurde das Planungs- und Bauprogramm verändert und verzögert.
- Mit dem Bau des Sondierstollens Sigirino konnte 1996 nicht begonnen werden.

Tabelle 7

IR AT Gotthard	Rechnung	Voranschlag	Rechnung	Differenz zu	
	1995	1996 (SBB)	1996	RE 95	VA 96
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Total Investitionen Gotthard					
zu Lasten AlpTransit (inkl. SKK)	74.4	302.7	99.7	34.0%	-67.1%
davon finanziert durch					
- Darlehen Tresoreriemittel	71.0		97.3		
- Darlehen Treibstoffzollmittel	3.0		1.7		
- Baukredit (Kontokorrent)	0.4		0.7		

152 Sonderrechnung AlpTransit Anschluss Ostschweiz (Investitionsrechnung)

Der Investitionsbedarf 1996 wurde von den SBB, Projektleitung AlpTransit Gotthard, im Juli 1995 mit 5,8 Millionen Franken bekanntgegeben. Der Voranschlag 1996 enthielt 5,3 Millionen Franken für Planungen und 0,5 Millionen Franken für Sondierungen.

Der Bund genehmigte Mitte Dezember 1995 den Voranschlag 1996 von 6,2 Millionen Franken. Darin enthalten sind die Aufwendungen der SBB von 6 Millionen Franken und Bauzinsen von 0,15 Millionen Franken.

Das Kontokorrent AlpTransit Anschluss Ostschweiz wurde im Jahre 1996 mit 3,3 Millionen Franken belastet. Darin enthalten sind Bauzinsen von 0,2 Millionen Franken.

Das Kontokorrent inkl. Zinsen wurde in ein Darlehen (Tresoriemittel) von 3,2 Millionen Franken umgewandelt. Der Rest von 0,1 Millionen Franken wird auf die neue Rechnung vorgetragen.

Der Gesamtaufwand Rechnung AlpTransit SBB Anschluss Ostschweiz 1996 beträgt 3,3 Millionen Franken.

Die Abweichungen zum Voranschlag 1996 lassen sich wie folgt begründen:

- Weil der Bundesrat die generelle Überprüfung von Investitionsprogramm und Finanzierung angeordnet hat, wurde das Planungs- und Bauprogramm verändert und verzögert.
- Ein Teil der Sondierungen wurde in die Projektphase Auflageprojekt verlegt.
- Die Ingenieurarbeiten konnten günstiger als vorgesehen vergeben werden.

Tabelle 8

IR AT Anschluss Ostschweiz	Voranschlag 1996 (SBB)	Rechnung 1996	Differenz zu VA 1996
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	
Total Investitionen Anschluss			
Ostschweiz zu Lasten	5,8	3,3	-43,8%
AlpTransit			
davon finanziert durch			
- Darlehen Tresoreriemittel		3,2	
- Darlehen Treibstoffzollmittel		0,0	
- Baukredit (Kontokorrent)		0,1	

2 Kommentare, Beurteilungen und Perspektiven

21 Das Ergebnis

Nach dem Rekorddefizit des Jahres 1995 brachte das Jahr 1996 eine leichte Verbesserung. Ein Teil des Defizits 1995 war auf ausserordentliche Ereignisse zurückzuführen, die 1996 teilweise noch nachwirkten, wie beispielsweise die Bereinigung der Beteiligung an der Cargo Domizil Schweiz AG. Die Verkehrserträge waren weiterhin rückläufig. Besonders drastisch ist die Situation beim Güterverkehr. Unter den heutigen Rahmenbedingungen haben die SBB und die Bahnen allgemein kaum eine reelle Chance auf der Ertragsseite mehr herauszuholen. Generelle Verbesserungen der Ertragssituation können nur Veränderung der politischen Rahmenbedingungen im Verhältnis Schiene - Strasse bringen. Auf der Kostenseite hingegen sind die Erwartungen an die SBB zu Recht hoch. Die mit dem Auftreten der Defizite begonnenen Strukturbereinigungen, Rationalisierungsmassnahmen und Sparbemühungen haben 1996 spürbare Erfolge gebracht. Weitere Schritte in dieser Richtung sind geplant. Kosteneinsparungen allein werden aber die Trendwende, wie sie im Mittelfristplan 1998 - 2002 geplant ist, nicht schaffen. Es sind jetzt auf der politischen Ebene die Grundlagen für eine längerfristige Gesundung der SBB und des gesamten Schienenverkehrs zu schaffen; zum Beispiel mit der Bahnreform oder der Herstellung der Kostenwahrheit im Güterverkehr.

22 Laufende, konkrete Veränderungen im öffentlichen Verkehr

22.1 Das per 1. Januar 1996 revidierte Eisenbahngesetz

Mit der Einführung des revidierten Eisenbahngesetzes (SR 741.101) sind verschiedene Erwartungen verbunden. Einmal soll mit der Regionalisierung den Bedürfnissen der Nachfrager besser Rechnung getragen werden. Die Verantwortung soll den Regionen, und damit den Kantonen zukommen. Regionale Einheiten sollen einen effizienteren Mitteleinsatz ermöglichen und damit zur Entlastung der öffentlichen Hand beitragen. Ein neues Element besteht darin, dass Regionalverkehrsleistungen nun ausgeschrieben werden können. Für eine Transportunternehmung bedeutet dies, dass sie mit jeder einzelnen Leistung konkurrenzfähig sein muss. Dabei ist nicht mit einer Fülle von Ausschreibungen zu rechnen, ein effizienteres Verhalten wird schon mit der Möglichkeit von Ausschreibungen erreicht. Effizienzsteigerungen ändern allerdings nichts an der Tatsache, dass für einen flächendeckenden öffentlichen Regionalverkehr auch in Zukunft in einem gewissen Rahmen Abgeltungen notwendig sind. Mit den Aenderungen des Eisenbahngesetzes ist die Finanzierung für den gesamten regionalen Verkehr stark vereinheitlicht worden. Damit sind die Kantone erstmals auch an der Finanzierung des Regionalverkehrs der SBB beteiligt. Allerdings im Gegensatz zu den konzessionierten Transportunternehmungen nicht an den Infrastrukturabschreibungen, Zinsen und baulichem Unterhalt der SBB, die vom Bund mit dem Infrastrukturbeitrag bezahlt werden. Die Kantone werden in die Gestaltung des Regionalverkehrs miteinbezogen. Sie treten zusammen mit dem Bund als Besteller auf und erhalten so ein Mitspracherecht.

Das Bestellverfahren nimmt eine zentrale Aufgabe bei der Festlegung des Angebots an Regionalverkehr ein. In einem ersten Schritt legt der Bundesrat vier Jahre im voraus die für den Regionalverkehr zur Verfügung stehenden Mittel fest. Diese werden den Kantonen in Fortschreibung der bisherigen Bundesleistungen zugeteilt. Zur Einpassung des Regionalverkehrs in den Fahrplan informieren die SBB jährlich über die von ihnen geplanten konzeptionellen Änderungen im Fernverkehr. Sind diese Rahmenbedingungen bekannt, können Kantone und Bund die Transportunternehmungen auffordern, ihnen für eine klar umschriebene Leistung Offerten oder allenfalls mehrere Varianten zu unterbreiten. Befriedigt keine der Offerten, so kann der Auftrag ausgeschrieben werden. Wenn sich die Besteller mit einer Offerte einverstanden erklären können, teilen sie der Transportunternehmung dies mit. Wenn diese die Bestellung bestätigt, gilt die für ein Fahrplanjahr geltende Vereinbarung als zustande gekommen. Der Abgeltungsbetrag wird somit im voraus festgelegt und sollte sich während des Jahres nicht mehr ändern. Für das zweite Jahr innerhalb einer zweijährigen Fahrplanperiode wird lediglich ein einfaches Verfahren durchgeführt. Wie 1996 wird auch in Zukunft der budgetierte Betrag für die Abgeltung der SBB für den Regionalverkehr nicht mehr mit dem Rechnungsbetrag übereinstimmen, denn die Budgetierung erfolgt wesentlich früher als der Abschluss der Vereinbarungen.

Die Jahre 1996, 1997 und 1998 sind Übergangsjahre vom alten zum neuen Recht. Das heisst die neuen Finanzierungsregeln kommen schon zum Tragen, aber das Bestellverfahren in seinem gesamten Ablauf wird erst ab Fahrplanwechsel 1999 richtig spielen. Die Übergangsbestimmungen des Eisenbahngesetzes sehen vor, dass das Ende 1995 abgeltungsberechtigte Angebot längstens bis 1999 zu finanzieren ist.

222 Die Bahnreform

Die Bahnreform (BBl 1997 I 909) soll als übergeordnete, strukturelle und politische Massnahme die Effizienz im gesamten Schienenverkehr steigern, eine Verbesserung der Wettbewerbsposition herbeiführen, eine transparente Finanzierung und eine Anpassung an die EU-Richtlinien erreichen. Entsprechende Reformen sind nur etappenweise sinnvoll. In einem ersten Schritt sollen drei zentrale Anliegen umgesetzt werden: Einführung des freien Netzzugangs, die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Sparten und die Sanierung und Verselbstständigung der SBB. Die SBB sind von all diesen Massnahmen betroffen. Die Bahnreform wird 1997 im Parlament behandelt und frühestens per 1. Januar 1998 in Kraft gesetzt werden. Falls die Bahnreform bei den eidgenössischen Räten Zustimmung findet, sind für die SBB folgende Änderungen vorgesehen:

Eine erste Voraussetzung für die Einführung des Netzzugangs ist die rechnerische Trennung von Infrastruktur und Verkehr. Die SBB vollziehen diesen Schritt mit der 1997 abgeschlossenen Unternehmensreform. Die Konzessionen für Infrastruktur und Verkehr werden getrennt vergeben. Die SBB werden neue Konzessionen für den Verkehrsbereich benötigen. Auf eine Konzession für den Infrastrukturbereich wird verzichtet. Vom freien Netzzugang verspricht man sich vor allem in Güterverkehrsbereich neue Impulse.

Das Bestell- und Abgeltungsverfahren im kombinierten Verkehr wird demjenigen im Regionalverkehr angeglichen. Grundsätzlich sollen keine neuen Abgeltungstatbestände geschaffen

werden. Eine Bestellung in anderen Bereichen, allenfalls im Güterverkehr, wäre allerdings möglich.

Die Investitionsfinanzierung der SBB wird derjenigen der konzessionierten Transportunternehmen angeglichen. Betriebsnotwendige Objekte der Infrastruktur werden neu mit variabel verzinslichen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Die Investitionen der Verkehrssparte und die restlichen Investitionen sind weiterhin vollverzinslich und rückzahlbar.

Die SBB werden eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft, vorläufig mit dem Bund als Alleinaktionär. Im Rahmen der Refinanzierung wird ein Teil der Darlehen des Bundes in Eigenkapital umgewandelt, ein Teil in variabel verzinsliche Darlehen, der Rest bleibt festverzinslich. Schon beschlossen ist im Rahmen des Massnahmepaketes Voranschlag 1997 die Tilgung der aufgelaufenen Bilanzfehlbeträge durch Verrechnung mit den dafür gebildeten Rückstellungen des Bundes.

Das Parlament wird nicht mehr Rechnung und Voranschlag der SBB genehmigen, sondern eine Leistungsvereinbarung mit entsprechendem Zahlungsrahmen für die folgenden vier Jahre. Der Bundesrat genehmigt die Rechnung und das Budget. Mit diesen Änderungen wird die Beziehung SBB - Bund neu definiert mit dem Ziel, die Aufgabenteilung transparenter zu gestalten: der Bund beschränkt sich auf die politischen und finanziellen Vorgaben, die Verantwortung für die operative Führung wird den SBB überlassen. Der Bund wird immer noch über ein breites aber klar definiertes Instrumentarium verfügen, um auf die SBB Einfluss zu nehmen:

- Leistungsvereinbarung und Zahlungsrahmen für vier Jahre mit Genehmigung durch das Parlament,
- Genehmigung der SBB-Kredite im Rahmen der Beratung des Bundesbudgets durch das Parlament,
- Einflussnahme im Rahmen der Kompetenzen der Generalversammlung (Bund Alleinaktionär),
- Genehmigung von Budget und Rechnung durch den Bundesrat,
- Einflussnahme der Bundesvertreter im Verwaltungsrat,
- Gesetzgebung.

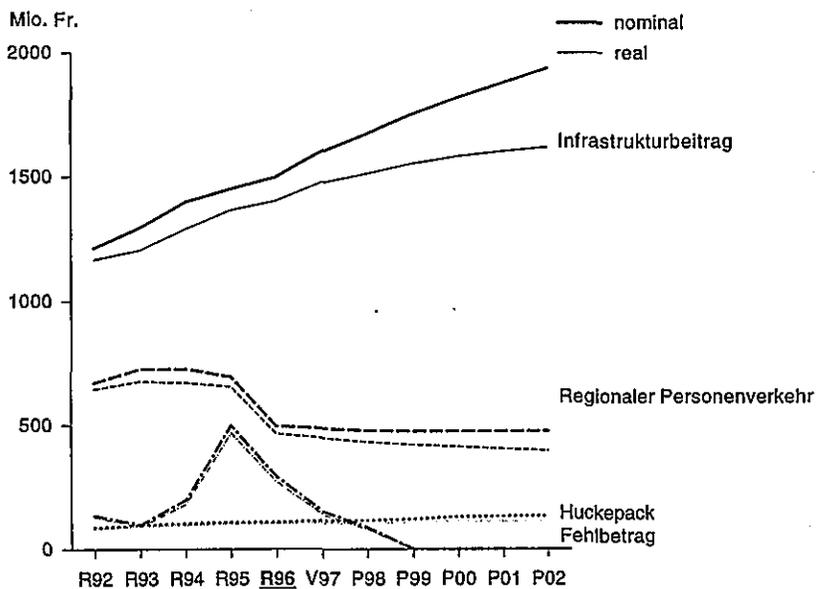
In weiteren Schritten wird die Bahnreform abzustimmen sein auf die übrige Verkehrspolitik und auf die europäische Entwicklung. Sie ist kein Ersatz für eine umfassende und koordinierte Verkehrspolitik. Sie ist integrierter Bestandteil einer solchen. Sie bringt nicht die Lösung aller Probleme des Schienenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Es braucht flankierende Massnahmen, um die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse einander anzugleichen und die externen Kosten den Verkehrsträgern anzulasten.

3 Finanzielle Auswirkungen der SBB-Ergebnisse auf den Bund

Die Entwicklung der für den Bundeshaushalt relevanten Grössen stellt sich wie folgt dar:

Darstellung 7

Bundesbelastung gemäss SBB-Voranschlag/Mittelfristplan nominal und real (teuerungsbereinigt Basis 1990)



Belastung der Bundesfinanzrechnung durch die SBB (in Mio. Fr.)

Finanzielle Leistungen des Bundes (Bundessicht)	Rechnung	Rechnung	Rechnung
	1994	1995	1996
Regionaler Personenverkehr 1)	725	693	494
Huckepackverkehr 2)	105	110	110
Infrastrukturleistung 3)	1297	1399	1450
Total Bundesbelastung	2127	2202	2054

1) Unter Berücksichtigung der Sanierungsmaßnahmen Bund, ab 1996 Kantonsbeteiligung

2) Finanzierung über zweckgebundene Treibstoffzölle

3) Deckung der Infrastrukturkosten aus dem Vorjahr

Bis 1998 wird die Infrastrukturleistung vom Bund im Folgejahr ausbezahlt. Neben den ausgewiesenen Zahlungen an die SBB erfolgt noch eine Rückstellung in der Erfolgsrechnung des Bundes in Höhe des Fehlbetrages des Vorjahres. Zu den 2054 Millionen Franken für 1996 sind demnach weitere 496 Millionen Franken Rückstellung für den Fehlbetrag 1995 zu addieren. 1997 werden die Rückstellungen aus den Defizitjahren seit 1992 aufgelöst und mit dem aufgelaufenen Fehlbetrag der SBB verrechnet. Die Darlehen aus der Bundestresorerie zur Investitionsfinanzierung liefen bis 1996 noch vollumfänglich über die Kapitalrechnung. Sie erscheinen weder in der Finanz- noch in der Erfolgsrechnung des Bundes.

4 Rechtsgrundlagen

41 Artikel 1

Nach Artikel 7 Buchstabe c des SBB-Gesetzes (SR 742.31) genehmigen die eidgenössischen Räte Jahresrechnung und Geschäftsbericht.

42 Artikel 2

Der Beschluss nach Artikel 1 ist gemäss derselben Rechtsgrundlage nicht allgemeinverbindlich und deshalb nicht dem Referendum unterstellt.

Bilanz der SBB

Bilanz (Mio. Fr.)	1995	1996
Anlagevermögen	15469	16741
- Anlagen, Einr., Fahrzeuge	24002	25772
- Abschreibungen	-14850	-15491
- im Bau befindliche Anlagen	6034	6170
- Beteiligungen, Partnervorsch.	283	290
Umlaufvermögen	3419	3446
- Bar, Postkonto, Vorschüsse	34	53
- Eidg. Finanzverwaltung	0	0
- Banken	83	94
- Infrastrukturleistung Bund	1450	1497
- Darlehen und Wertschriften	828	830
- Materialbestände	352	344
- übrige Guthaben	672	627
Transitorische Aktiven	452	945
Schuld PHK	547	0
Bilanzfehlbetrag	818	1111
TOTAL AKTIVEN	20705	22242
Dotationskapital	3000	3000
Feste Verbindlichkeiten	12597	14087
- Darlehen Bund	6860	7850
- Darlehen PHK	5410	5910
- übrige Darlehen	327	327
Laufende Verbindlichkeiten	4049	4555
- Eidg. Finanzverwaltung	1046	1126
- Sozialeinrichtungen SBB	1723	1834
- übrige Verpflichtungen	1238	1558
- Rückstellung grosse Schäden	42	37
Aufgelaufene Verpfl. PHK	547	0
Transitorische Passiven	512	601
Rückst. für Fehlbeträge	0	0
TOTAL PASSIVEN	20705	22243

Die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987

1. Die Investitionsrechnung (Infrastruktur und Fahrzeuge) beeinflusst die Unternehmungserfolgsrechnung sowie die Infrastrukturerfolgsrechnung indirekt, indem sie die Höhe der jährlichen Folgekosten (Zinsen, Abschreibungen, Unterhalt) bestimmt.
2. Gemäss Leistungsauftrag 1987 und 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 (Personen-Fernverkehr, Güterverkehr) 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 Abgeltungen enthalten ist (4).
Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird alle drei Jahre mit dem Voranschlag festgelegt. Der Infrastrukturbeitrag bedeutet für die SBB und somit für die Unternehmungserfolgsrechnung einen Aufwand (5), für die Infrastrukturerfolgsrechnung dagegen einen Ertrag (6). Die Infrastrukturleistung des Bundes (7) ist die Saldogrösse zwischen dem Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung und dem Beitrag der SBB.
4. Der Leistungsauftrag 1987 war ursprünglich bis Ende 1994 befristet. Er wurde mit Beschluss vom 14. Juni 1994 bis längstens Ende 1997 verlängert. Seine Ablösung ist im Rahmen der Bahnreform vorgesehen.

Darstellung der Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 mit den Zahlen der Rechnung 1996 (in Mio. Fr.)

Untermehmungserfolgsrechnung

Aufwand 1)	7059.5
Personalaufwand	
Sachaufwand	
Abschreibungen	
Zinsen	
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	
Übriger Aufwand	
Anteile 1527.9	
MWST 32.2	
Pauschlierung	
Infrastrukturbeitrag 5)	0.0
Ertragsüberschuss	

Ertrag	6766.9
Personen-/Güterverkehr Betriebsleistungen	
Abgeltung	
Mietertrag Liegenschaften	
Nebenertrag	
Eigenleistungen	
Übriger Ertrag	
Anteil 4) 63.0	
Leistungen für die Infrastrukturerfolgsrechnung 3)	1497.1
Fehlbetrag	292.6

Infrastrukturerfolgsrechnung

Aufwand brutto 2)	1527.9
Abschreibungen	
Zinsen	
Ordentlicher Unterhalt	
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	
Infrastrukturanteile der Abteilungen 4)	-63.0
Reduktion Vorsteuerabzug	32.2
MWST	
Aufwand netto	1497.1

Ertrag	
Infrastrukturbeitrag SBB 6)	0.0
Infrastrukturleistungen Bund 7)	
Saldo: 1497.1	

Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996

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 1996,
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 21. März 1997 an den
Bundesrat
und in die Botschaft des Bundesrates vom 16. April 1997²⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Die Jahresrechnungen 1996 und die Bilanz per 31. Dezember 1996 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

² Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996 wird genehmigt.

Art. 2

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

9004

¹⁾ SR 742.31

²⁾ BBl 1997 III 590

Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996 vom 16. April 1997

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	97.011
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1997
Date	
Data	
Seite	590-618
Page	
Pagina	
Ref. No	10 054 286

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.