

**Botschaft
zum Voranschlag 1996 der Schweizerischen
Bundesbahnen**

vom 18. Oktober 1995

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen die Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996 mit dem Antrag auf Genehmigung, ebenso den Mittelfristplan 1997–2001 mit dem Antrag auf Kenntnisnahme.

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

18. Oktober 1995

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

Übersicht

Der Voranschlag 1996 ist geprägt von den schwierigen Rahmenbedingungen und unterscheidet sich insofern nicht von den bisherigen. Die Mehrwertsteuerbedingten Preiserhöhungen im Personenverkehr per 1. Januar 1995 konnten am Markt nicht durchgesetzt werden, das heisst, die Steuerablieferung geht vom bisherigen Ertrag ab und vergrössert das SBB-Defizit, wie übrigens auch jene der konzessionierten Transportunternehmungen, entsprechend. Beim Güterverkehr sind zwar steigende Mengen zu verzeichnen, angesichts der anhaltend harten Konkurrenz des Strassentransportgewerbes ist der Spielraum bei den Preisen jedoch klein. Die SBB rechnen wohl für 1996 mit insgesamt wieder leicht steigenden Verkehrserträgen, erreichen indessen den Betrag von 1994 nicht mehr.

Nominell belasten die SBB den Bundeshaushalt 1996 weniger als 1995. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich ab 1. Januar 1996 die Kantone mit rund einem Viertel an den ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs auch der SBB beteiligen. Unter Einbezug dieser Kantonsleistungen erhöht sich der Subventionsbedarf um 4 Prozent, wobei die finanziellen Vorgaben des Programmes Trendbruch im Regionalverkehr dank Rationalisierungsanstrengungen eingehalten werden können.

Das Grundangebot von 46 Zügen im Huckepackverkehr weist eine gute Auslastung auf und entfaltet demnach die gewünschte verkehrspolitische Wirkung. Auch aus europapolitischen Erwägungen ist das Angebot beizubehalten (Transitvertrag). Dazu muss die entsprechende Abgeltung von 110 Millionen Franken beibehalten werden.

Die SBB können weiterhin keinen Infrastrukturbeitrag leisten. Somit trägt der Bund den gesamten Infrastrukturaufwand von 1543 Millionen Franken (VA 1995: 1425 Mio. Fr.).

Die Bruttoinvestitionen (inkl. BAHN 2000, Huckepackkorridor, kommerzielle Nutzung und Beiträge Dritter) veranschlagen die SBB bei vollem Vorsteuerabzug mit 2350 Millionen Franken. Der Bau des Huckepackkorridors Gotthard ist weitgehend abgeschlossen, wobei der Kostenplafonds unterschritten werden kann.

Der aktualisierte Mittelfristplan 1997 - 2001 erfährt gegenüber dem letztjährigen weitere Verbesserungen. Nicht berücksichtigt sind die Veränderungen, die sich gegebenenfalls aus der Bahnreform ergeben könnten. Die SBB erwarten, dass selbst unter den heutigen gesetzlichen Rahmenbedingungen als Folge der eingeleiteten unternehmerischen Massnahmen und aufgrund von optimistischen Ertrags-erwartungen die Fehlbeträge ab 1999 wieder wegfallen.

1 Kommentar zu Voranschlag und Mittelfristplan der SBB

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat am 14. September 1995 den Voranschlag 1996 und den Mittelfristplan 1997-2001 verabschiedet. Mit dieser Botschaft legen wir Ihnen den Voranschlag zur Genehmigung und den Mittelfristplan zur Kenntnisnahme vor.

Wir kommentieren schwergewichtig die verkehrs- und finanzpolitische Entwicklung und verzichten auf die Wiederholung der detaillierten Angaben, die in den Dokumentationen der SBB bereits enthalten sind. Im Anhang befinden sich wie in den Vorjahren die wichtigsten Tabellen und die Darstellung über die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987, dessen Gültigkeit mit Beschluss vom 14. Juni 1994 bis Ende 1997 verlängert wurde.

Im Kapitel 1 fassen wir die wichtigsten Fakten des Voranschlages und des Mittelfristplanes zusammen und kommentieren diese. Schwerpunkt bilden die vom Bund abgeholzten Leistungsbereiche. Des weiteren zeigen wir aktuelle Entwicklungen auf.

Die Kapitel 2 und 3 befassen sich mit der direkten finanziellen Auswirkung auf den Bund und enthalten insbesondere den Kommentar zum Bundesbeschluss.

12 Übersicht Voranschlag 1996

Das schwierige verkehrspolitische und wirtschaftliche Umfeld begrenzt die Möglichkeiten für Mehrerträge. Andererseits sind wichtige Aufwandsposten vorbestimmt, etwa Abschreibungen und Zinsen durch die bisherigen Investitionen, oder teilweise fremdbestimmt, etwa der Personalaufwand durch die Festlegung der Besoldung durch den Bund. Umso wichtiger ist es deshalb, dass das Unternehmen die beeinflussbaren Faktoren gut im Griff hat, was mit dem vorliegenden Budget erneut belegt wird. Mit Bezug auf die Bundesleistungen präsentiert sich dieses wie folgt:

- Abgeltung für den regionalen Personenverkehr: 516 Millionen Franken (95: 693 Mio. Fr.)
- Abgeltung für den Huckepackverkehr: 110 Millionen Franken (110 Mio. Fr.)
- Infrastrukturleistung Bund: 1543 Millionen Franken (1425 Mio. Fr.)
- veranschlagter Fehlbetrag: 263 Millionen Franken (312 Mio. Fr.)
- Investitionssumme brutto: 2350 Millionen Franken (2217 Mio. Fr.)

Als Übersicht dient die Darstellung 1, die gleichzeitig die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 zeigt.

SBB-Voranschlag 1996

Betrieb	
Aufwand	Ertrag
Total: 6761	Total: 6498
Infrastrukturbeitrag SBB 0	Abteilung GWL Bund: 626 andere: 188
	Fehlbetrag: 263
Infrastruktur	
Aufwand	Ertrag
Netto: 1543	Infrastrukturbeitrag SBB 0
	Total: 1543

Bundesleistungen (aus SBB-Sicht)

Bundesleistungen	Belastung Bund		
	VA 95	ME 95	VA 96
Abteilung gemeinwirtschaftliche Leistungen			
- Regionalverkehr	693	693	516
- Huckepackverkehr	110	110	110
Infrastrukturleistung des Bundes	1425	1446	1543
Rückstellung für ungedeckten Fehlbetrag	312	341	263
Total (inkl. Fehlbetrag)	2541	2590	2432

ME 95 = Mutmassliches Ergebnis 1995

Nach wie vor hoch ist der budgetierte Fehlbetrag, was auf die fallenden Verkehrserträge, auf den reduzierten Vorsteuerabzug der Mehrwertsteuer, aber auch auf gewisse Restrukturierungskosten zurückzuführen ist. Gemäss Leistungsauftrag 1987 muss der Fehlbetrag auf die neue Rechnung vorgetragen werden. Der Passivsaldo in der Planbilanz erhöht sich somit voraussichtlich auf 926 Millionen Franken.

Zu beachten ist, dass die SBB bis heute sämtliche Darlehen des Bundes (und der Pensionskasse) zu Marktbedingungen verzinsen. 1996 wird das 841 Millionen Franken erfordern. Demgegenüber erhalten die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) zinslose Darlehen. Unter solchen Bedingungen müssten die SBB keinen Fehlbetrag ausweisen und könnten darüber hinaus einen Infrastrukturbeitrag von einigen hundert Millionen Franken bezahlen.

Entwicklung der SBB-Rechnung in absoluten Zahlen

(in Mio. Fr.)	RE 88	RE 89	RE 90	RE 91	RE 92	RE 93	RE 94	ME 95	VA 96
Personalaufwand	2645	2777	3006	3278	3535	3537	3517	3525	3410
Zinsen	256	337	460	557	656	621	664	698	761
Nicht aktivierbare									
Investitionsaufwendungen	96	113	118	173	186	212	290	304	320
Total Aufwand	4756	4975	5364	5911	6337	6377	6545	6727	6761
Verkehrsertrag	3013	3172	3301	3530	3717	3861	3804	3680	3723
Total Ertrag	4798	5045	5367	5882	6201	6279	6347	6386	6498
Ertragsüberschuss	42	70	3						
Fehlbetrag				-29	-136	-98	-198	-341	-263

13 Beurteilung der Ergebnisse im einzelnen

131 Unternehmungsergebnis

131.1 Voranschlag 1996

a. Aufwand

Der Gesamtaufwand nimmt verglichen mit dem Budget 1995 um lediglich 0,6 Prozent, gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis 1995 um 0,5 Prozent zu.

Der Personalaufwand reduziert sich um 115 Millionen Franken oder 3,3 Prozent gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis 1995. Im laufenden Jahr hat sich gezeigt, dass die administrativen Pensionierungen rund 160 statt 40 Millionen Franken kosten. Der Grund für die höheren Kosten liegt einerseits im Durchschnittsalter der administrativ Pensionierten, das im Verlaufe einer solchen Aktion je länger desto tiefer ist. Dies ergibt höhere Überbrückungszahlungen bis zum ordentlichen Pensionsalter. Weiter verlangt das Freizügigkeitsgesetz eine neue Berechnungsart für das Deckungskapital und schliesslich gelten die technischen Grundlagen der Pensionskasse des Bundes seit 1. Januar 1995 auch für die SBB. Das Schwergewicht des Personalabbaus um etwa 650 Personen (1,9%) muss deshalb in Zukunft auf natürlichen Abgängen basieren, da der bestehende "contract social" weiterhin Gültigkeit hat. Der Voranschlag berücksichtigt die vom Bundesrat beschlossene schrittweise Reduktion der Arbeitszeit auf 41 Wochenstunden. In der Budgetberechnung des Personalaufwandes ist zudem eine Teuerung von einem Prozent enthalten. Vorbehalten bleiben die Beschlüsse von Bundesrat und Parlament zum Teuerungsausgleich für das Bundespersonal.

Der Sachaufwand nimmt gegenüber dem Voranschlag 1995 geringfügig ab, gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis 1995 leicht zu. Zu erwähnen ist die überdurchschnittliche Zunahme

bei der Position Pacht/Mieten aufgrund des Rollmaterialleasings. Dabei handelt es sich aber nicht um eigentlichen Mehraufwand sondern um eine Verschiebung zwischen den Aufwandpositionen.

Die Aufwendungen für die Abschreibungen, Zinsen und die nicht aktivierbaren Investitionen sind weiterhin stark zunehmend. Es handelt sich dabei um nun durch die SBB nicht mehr beeinflussbare Folgekosten der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre.

Mit der Einführung der Mehrwertsteuer musste ein neuer Aufwandsposten eingefügt werden (Reduktion Vorsteuerabzug Mehrwertsteuer). Auf den der Mehrwertsteuer nicht unterliegenden Umsätzen können die SBB gemäss geltender Mehrwertsteuerverordnung keinen Vorsteuerabzug geltend machen. Den geschätzten Betrag von maximal 86 Millionen Franken müssen die SBB somit als Aufwand abbuchen. Da noch verschiedene Interpretationsfragen mit der Steuerverwaltung strittig sind, musste der mögliche Maximalbetrag eingesetzt werden.

b. Ertrag

Der Ertrag kommt voraussichtlich sowohl über das mutmassliche Ergebnis 1995, als auch den Voranschlag 1995 zu liegen. Die Situation betreffend Tarifierhöhungen beim Personenverkehr bleibt unverändert. Der Markt ist ausgereizt und lässt eine Tarifierhöhung im Prinzip nicht zu. Die durch die Einführung der Mehrwertsteuer bedingte Tarifanpassung mit einer Erhöhung des Grundtarifes um 3,6 Prozent sowie gezielten Preisanpassungen bei verschiedenen Fahrausweisen kann am Markt im laufenden Jahr nicht realisiert werden. Das heisst, es können keine Mehrerträge erwirtschaftet werden, es muss ein Nachfragerückgang hingenommen werden.

Beim Güterverkehr präsentiert sich die Lage ein wenig anders. Der Einfluss der Mehrwertsteuer ist unbedeutend. Hingegen hat sich die Konkurrenzlage gegenüber dem Strassenverkehr (Dumpingangebote) nicht verbessert. Einmal mehr werden die für das laufende Jahr budgetierten Werte nicht erreicht. Seit 1993 sind die Erträge - bei teilweise steigenden Mengen - sinkend. Gerade die Mengenentwicklung zeigt die volkswirtschaftliche und umweltpolitische Bedeutung des Schienengüterverkehrs. Grundsätzliche Entscheide über die weitere Zukunft des Güterverkehrs dürfen sich deshlb nicht allein auf die gegenwärtige betriebswirtschaftliche Situation abstützen.

131.2 Mittelfristplan 1997-2001

Der aktualisierte Mittelfristplan trägt den aktuellen finanzpolitischen Rahmenbedingungen Rechnung. Die SBB erreichten eine leichte Verbesserung gegenüber dem letzten Mittelfristplan. Fraglich bleibt nach wie vor, ob die eingeplanten Mehrerträge tatsächlich realisiert werden können. Zudem wird bei den Personalkosten von Annahmen ausgegangen, die letztlich nicht durch die SBB selbst entschieden werden können.

In den Darstellungen nicht berücksichtigt sind die Veränderungen, die sich aus der Bahnreform und die neuen Grundlagen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ergeben würden.

Mit dem Modell des Leistungsauftrages 1987 sollen die Fehlbeträge ab 1999 wieder wegfallen. Wir haben die zugrunde liegenden Annahmen bereits in der letztjährigen Botschaft eingehend kommentiert und verzichten hier auf weitere Ausführungen.

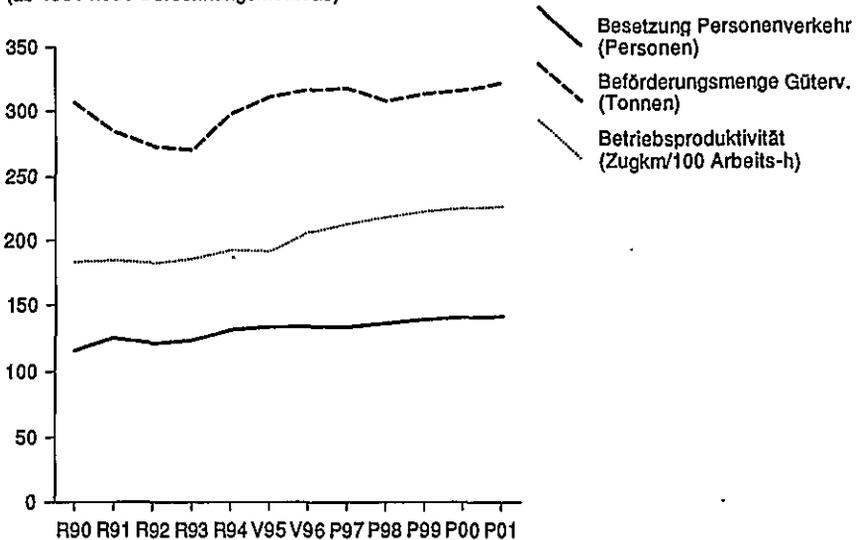
Die grössten Zuwachsraten weisen nach wie vor die Investitionsfolgekosten auf. Im Gegensatz zu den Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) müssen die SBB nach heutigem Recht sämtliche investierten Mittel - mit Ausnahme des seit vierzehn Jahren unveränderten Dotationskapitals von 3 Milliarden Franken - verzinsen. Reduktionen der Folgekosten sind hier seitens der SBB nur durch den Verzicht auf Investitionen möglich. Dies wiederum würde es den Bundesbahnen verunmöglichen, ein zeitgemässes Angebot zu präsentieren.

132 Kennzahlen

Darstellung 2

Produktivitätskennzahlen

(ab 1991 neue Berechnungsmethode)



Die veranschlagte Betriebsproduktivität (Zugkilometer pro Arbeitsstunde) nimmt ab 1995 durchschnittlich 2 - 3 Prozent pro Jahr zu. Darin spiegelt sich die Umsetzung des kondukteurlosen Betriebes, der reduzierten Besetzung von Stationen und weiterer Rationalisierungsmaßnahmen.

Die durchschnittliche Besetzung der Züge im Personenverkehr soll sich insgesamt leicht verbessern. Bemerkenswert ist immerhin, dass diese Besetzung gegenwärtig bei etwa 130 Personen liegt. Das heisst mit anderen Worten, dass jeder SBB-Zug vom Anfang bis zum Ende seiner Fahrt im Durchschnitt immer 130 Personen befördert. Diese Betrachtung ist natürlich theoretischer Natur, ist es doch nicht möglich, die Züge von morgens 5 Uhr bis um Mitter-

nacht, von der Ausgangs- bis zur Endstation, von Januar bis Dezember und vom Regionalzug bis zum EuroCity gleichmässig auszulasten.

Im Güterverkehr ist die durchschnittliche Beförderungsmenge der Züge in den vergangenen Jahren unter 300 Tonnen gefallen, welche Menge nun wieder erreicht werden soll.

133 Abteilungen

133.1 Regionaler Personenverkehr

Ab 1. Januar 1996 wird die Abteilung des regionalen Personenverkehrs der SBB nicht mehr durch den Leistungsauftrag 1987 bestimmt, sondern durch das revidierte Eisenbahngesetz. Wenn bisher der Bundesrat das abzugeltende Leistungsangebot festlegte und der Bund alleine die ungedeckten Kosten abgalt, sind in Zukunft sowohl bei der Bestimmung des Leistungsangebotes wie auch bei der Finanzierung die Kantone einbezogen. Damit sind die SBB den KTU und dem Postautodienst gleichgestellt. Im Rahmen des SBB-Voranschlages ist deshalb nicht mehr über die Höhe der Abgeltung zu entscheiden. Die Festlegung erfolgt neu in einem Gesamtbetrag für SBB, PTT und KTU, da es den Kantonen mittel- und längerfristig ausdrücklich ermöglicht werden soll, Leistungen zwischen SBB, PTT und den einzelnen KTU zu verschieben und damit das Gesamtangebot zu optimieren.

Die Übergangsbestimmungen des revidierten Eisenbahngesetzes sehen vor, dass bis zum Ablauf der Fahrplanperiode 1995/97, maximal aber bis 1999, das bisherige Angebot nach den neuen Regeln zu finanzieren ist. Damit haben die eidgenössischen Räte das Angebot festgelegt, was natürlich auch die Möglichkeiten für Einsparungen der öffentlichen Hand auf ein Minimum beschränkt. Denn die ungedeckten Kosten des bestellten Angebotes sind nach Gesetz abzugelten. Darauf ist bei den Budgetberatungen Rücksicht zu nehmen.

Zwischen Bundesrat und SBB wurde 1993 vereinbart, die Abgeltung im Regionalverkehr von 725 Millionen im Jahre 1993 schrittweise auf 688 Millionen im Jahre 1996 zu reduzieren. Wir sind deshalb davon ausgegangen, dass dieser Gesamtbetrag plus die bisher von den Kantonen alleine getragenen Zusatzleistungen jene Summe darstellen, die 1996 durch Bund und Kantone gemeinsam nach den neuen Schlüsseln abzugelten ist. Da die Kantone durchschnittlich einen Viertel der ungedeckten Kosten zu tragen haben, bleiben für den Bund etwa 516 Millionen Franken. Der definitive Betrag kann erst festgelegt werden, wenn die interkantonalen Verteiler bereinigt sind, was noch einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte.

Die von den SBB eingeleiteten Massnahmen zur Effizienzsteigerung im Regionalverkehr konnten bisher weitgehend plangemäss durchgeführt werden. Die Einführung des kondukteurlosen Betriebes und reduzierter Stationsbedienungen, die Automatisierung von Sicherungsanlagen, der Einsatz kleinerer Zugkompositionen und der Ersatz gewisser Zugleistungen durch Busleistungen ermöglichen wesentliche Einsparungen ohne Reduktion des Fahrplanangebotes. Der Grenzkostendeckungsgrad im Regionalverkehr konnte von 73 Prozent im Fahrplanjahr 1990/91 auf bereits 93 Prozent im Fahrplanjahr 1994/95 angehoben werden. Durch die Abgeltung mussten also neben den fixen Kosten noch 7 Prozent oder 27 Millionen Franken der proportionalen Kosten abgedeckt werden.

133.2. Huckepackverkehr

Der Leistungsauftrag 1987 sieht vor, dass der Bundesrat das abzugeltende Leistungsangebot festlegt und darüber wacht, dass die Leistungen zu minimalen Kosten und in einer Qualität erbracht werden, die den Ansprüchen des Marktes entspricht. Diese Bestimmung gilt ab 1996 nur noch für den Huckepackverkehr.

Die Förderung des Huckepackverkehrs entspricht den Zusagen, die die Schweiz im Transitvertrag gegenüber der EG gemacht hat. Die entsprechenden Angebote begegnen einer regen Nachfrage, die Transportmengen können laufend gesteigert werden. Dies zeigt, dass der eingeschlagene Weg grundsätzlich richtig ist. Leider ist die Kostendeckung, insbesondere der "rollenden Landstrasse", schlecht; um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, muss aber das Grundangebot von insgesamt 46 Zügen aufrecht erhalten werden. Dafür ist eine gleichbleibende Abgeltung von 110 Millionen Franken erforderlich. Dabei muss zur Kenntnis genommen werden, dass fast 70 Millionen Franken allein zur Abdeckung der Infrastrukturkosten (Investitionsfolgekosten) benötigt werden. Angesichts des hohen Fixkostenanteils würde eine Reduktion des Angebotes zu einer Erhöhung des Unternehmungsfehlbetrages führen. Die Entlastung für den Bund wäre deshalb minimal, bei erheblichem verkehrspolitischem Schaden.

Die Preise der "rollenden Landstrasse" müssen sich an den Grenzkosten für eine "Selbstfahrt" des Lastenzuges messen und sind deshalb, bezogen auf die Bruttolast, vergleichsweise tief. Eine Änderung wird hier erst eintreten, wenn die *variablen* Kosten des Schwerverkehrs ansteigen (Treibstoffpreise, Mautgebühren, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgaben, allfällige AlpTransit-Abgabe). Die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die den Strassentransport in der Schweiz um 10 Prozent verteuert, würde nach Abschätzung der SBB theoretisch eine Bahntarifierhöhung von 3 Prozent im Binnen-, Export- und Importverkehr ermöglichen. Im Transitverkehr ist aber generell keine Preiserhöhung möglich, da der massgebende Konkurrenzpreis durch die Strassenumfahrung der Schweiz bestimmt wird. Hier würde sich erst ein Spielraum ergeben, wenn die EU ihre an sich beschlossenen Grundsätze der Kostenwahrheit umsetzen würde. Angesichts der starken Stellung der Strassenlobby besonders der südlichen EU-Mitgliedsländer, ist diese Umsetzung noch nicht in Sicht.

Daneben hat der Beitritt Österreichs zur EU und die "Harmonisierung" der Abgaben im Schwerverkehr zur Verbilligung der Transporte in Deutschland und Österreich geführt. Die Aufhebung der Zollabfertigung verkürzt die Umlaufzeit der Lastwagen und erhöht die Produktivität weiter. Sodann müssen die SBB im internationalen Verkehr in ECU abrechnen, erleiden also wegen des starken Frankenkurses zusätzliche Ertragseinbussen. Schliesslich ist auch der Bahntransport via Österreich und Frankreich vergleichsweise billiger geworden und die SBB sind bei der Tariffestsetzung nicht frei, sondern von den ausländischen Partnerbahnen abhängig.

Das alles führt dazu, dass voraussichtlich im Markt keine Tarifierhöhungen umgesetzt werden können. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die in der letztjährigen Botschaft unter Ziffer 145 gemachten Ausführungen.

Die im Finanzplan des Bundes enthaltene Reduktion der Huckepackabgeltung nach Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe wird von den SBB aus den dargelegten Gründen als unrealistisch betrachtet und ihr Mittelfristplan geht von einer Erhöhung der Abgeltung im Rahmen der Teuerung und des im Transitvertrag festgelegten Angebotsausbaus (Korridor mit 4 m Eckhöhe via Lötschberg) aus.

Im Gegensatz zur Kostendeckung ist die Auslastung und damit die *verkehrspolitische Wirksamkeit* des fraglichen Angebotes *sehr gut*.

134 Infrastrukturleistung des Bundes

134.1 Voranschlag 1996

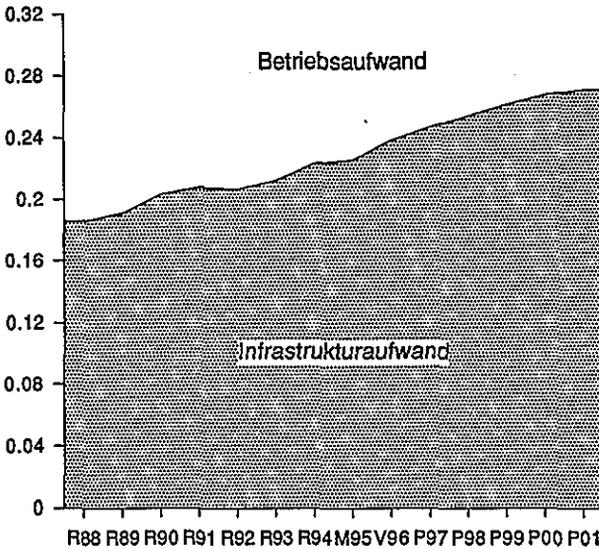
Die zu tragenden Kosten der Infrastrukturrechnung basieren nicht auf einer unmittelbaren Bestellung des Bundes. Sie sind vielmehr Ausdruck der SBB-Investitionspolitik und der Situation am Kapitalmarkt (Zinsen). Gemäss Leistungsauftrag 1987 zahlt der Bund im Gegensatz zu den Abgeltungen die ungedeckten Infrastrukturkosten im Nachhinein. Das Rechnungsergebnis 1996 der Infrastrukturerfolgsrechnung beeinflusst deshalb erst die Rechnung 1997 des Bundes.

134.2 Mittelfristplan 1997-2001

Wie nachstehende Darstellung illustriert, nimmt der Anteil der Infrastruktur-Investitionsfolgekosten gemessen am Gesamtaufwand stetig zu. Dies ergibt sich aus dem umfassenden Investitionsbedarf (Ausbau, Erneuerung, Sicherheit, Rationalisierung). Das zu realisierende Investitionsvolumen wird in den nächsten Jahren, auch mit reduziertem BAHN-2000-Programm, weiter zunehmen. Der Anteil der Infrastrukturkosten am Gesamtaufwand dürfte sich unter gleichbleibenden Rahmenbedingungen bis ins Jahr 2001 auf über 27 Prozent erhöhen. Umgekehrt bildet sich der Anteil des Betriebsaufwandes langsam von 81,4 Prozent im Jahre 1988 auf noch 72,9 Prozent im Jahre 2000 zurück.

Die hier genannten Zahlen gelten nur für den Leistungsauftrag 1987. Sobald eine Infrastrukturfinanzierung auch nur teilweise über unverzinsliche (bzw. "variabel verzinsliche") Darlehen erfolgt, würde sich hier eine erhebliche Änderung ergeben.

Anteil des Infrastrukturaufwandes am Gesamtaufwand

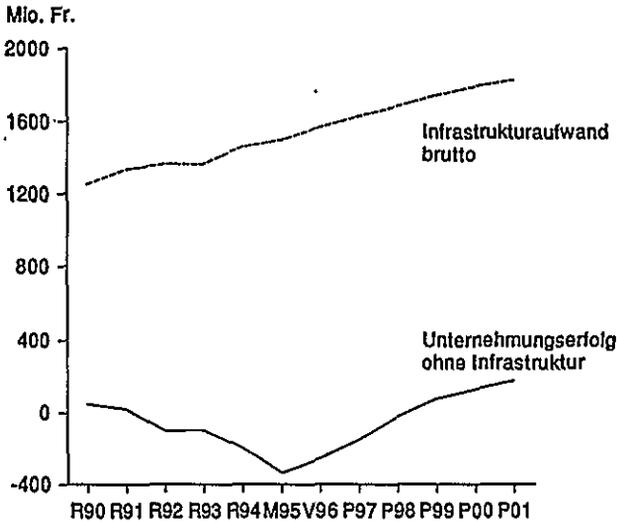


Das Ansteigen des Infrastrukturaufwandes im Gefolge des Investitions-Nachholbedarfes war seit Beginn des Leistungsauftrages 1987 begleitet von einer Verschlechterung des Unternehmungserfolges. Das heisst, auch die Betriebsaufwendungen stiegen stärker an als die Markterträge. Der Mittelfristplan rechnet diesbezüglich mit einer Wende, dies allerdings bei optimistischen Annahmen über die Ertrags- und Personalkostenentwicklung.

Es ist ersichtlich, dass auch in der teuerungsbereinigten Betrachtung die Verhältnisse von 1987 in absehbarer Zeit nicht mehr erreichbar sind. Dies natürlich immer unter dem Vorbehalt, dass nicht eine nachhaltige Änderung der Verkehrspolitik den SBB erlauben würde, ihr Preisniveau anzuheben. Es zeigt sich auch hier, dass die Unternehmensführung zwar einiges erreichen kann, indes von den politischen Rahmenbedingungen abhängig bleibt.

Unternehmungserfolg netto, Infrastrukturaufwand

teuerungsbereinigt, Preisbasis 1990



135 Fehlbetrag

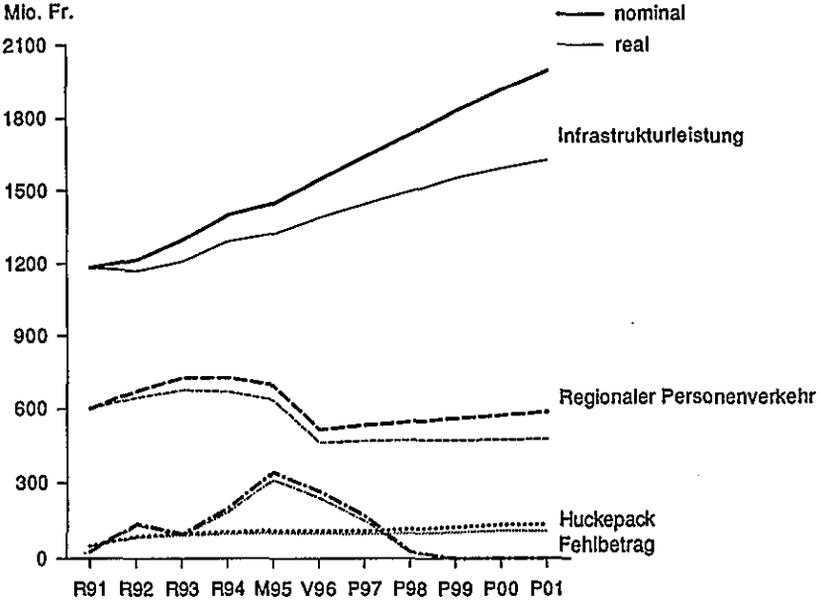
In der Konzeption des Leistungsauftrages 1987 wurde die Möglichkeit, dass über mehrere Perioden ein (struktureller) Fehlbetrag auftreten könnte, nicht in Betracht gezogen. Aufgrund der damaligen Situation wurde davon ausgegangen, dass der marktwirtschaftliche Bereich zumindest seine direkten Kosten längerfristig decken könne. Diese Annahme hat sich als Fehleinschätzung erwiesen, weil insbesondere die Preisentwicklung im Güterverkehr aber auch die Preiselastizität im Personenverkehr aus damaliger Sicht anders beurteilt wurde. Die SBB rechnen nun wieder mit einer Verbesserung, die sich wesentlich auf eine kostengünstigere Produktion abstützt. Ohne Mehrertrag im Güterverkehr und ohne Teuerungsanpassung der Preise im Personenverkehr sind diese Ziele aber nicht erreichbar. Und ohne Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ist es zumindest sehr fraglich, ob diese geplanten Mehrerträge realisierbar sind. Auf die Zusammenhänge zwischen Verkehrsertrag und Kostenwahrheit wurde bereits hingewiesen.

Per Ende 1994 betrug der kumulierte Passivsaldo 322 Millionen Franken und dieser dürfte Ende 1995 den Betrag von rund 663 Millionen Franken erreichen. Im Rahmen der Defizite bis 1998 wird er unter den heutigen Rahmenbedingungen auf über 1 Milliarde Franken ansteigen. Bundesseitig wird der Passivsaldo durch entsprechende Rückstellungen abgedeckt.

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

Darstellung 5

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



Die Infrastrukturleistung stellt eine wachsende Belastung des Bundeshaushaltes dar. Soll die bestehende Substanz zumindest aufrecht erhalten und ein sinnvoller Ausbau (insbesondere BAHN 2000) sichergestellt werden, wird sich diese Tendenz unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen (LA 87) fortsetzen.

Bei den Abteilungen konnte dagegen eine Stabilisierung erreicht werden. Das bedeutet aber gleichzeitig eine Stagnation beim Angebot. Mehrleistungen sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Der Gesamtbelastung des Bundes von rund 2½ Milliarden Franken ist immer die Frage entgegenzuhalten, was wäre, wenn dieser Betrag eingespart würde und das entsprechende Angebot nicht existieren würde. Die Antwort ist nicht einfach. Sicher würde für viele Mitbürger die Mobilität eingeschränkt, viel Verkehr würde auch auf die Strasse abwandern. Dies führt zu Kosten für den Strassenbau, zu verschlechterter Umweltqualität, jenes zu einer Einbusse an Lebensqualität und vielleicht sogar zu sozialen Spannungen. Aus dieser Sicht ist das erhebliche Engagement des Bundes gerechtfertigt.

Bundesbelastung in Millionen Franken

Finanzielle Leistungen des Bundes (SBB-Sicht)	RE 91	RE 92	RE 93	RE 94	ME 95	VA 96	PL 97	PL 98	PL 99	PL 00	PL 01
Ordentliche SBB-Gesetzgebung:											
- regionaler Personenverkehr	600	670	725	725	693	516	533	545	557	570	583
- Huckepackverkehr	50	88	99	105	110	110	110	115	122	131	132
- Infrastrukturleistung 1)	1183	1215	1297	1399	1446	1543	1636	1728	1826	1911	1990
	1833	1973	2121	2229	2249	2169	2279	2388	2505	2612	2705
Andere Bundesbeschlüsse:											
- Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr	39	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Autoverlad Simplon	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Bundesleistungen Fehlbetrag 2)	1973	1991	2121	2229	2249	2169	2279	2388	2505	2612	2705
	29	136	98	198	341	263	165	26	0	0	0
Total inkl. Defizit	1901	2127	2219	2427	2590	2432	2444	2414	2505	2612	2705

1) Erscheint in der Bundesfinanzrechnung ein Jahr später

2) Verursacht eine Rückstellung in der Bundesrechnung ein Jahr später

137 Investitionsrechnung

137.1 Voranschlag 1996

Die Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik hat einen Investitionsschub beim öffentlichen Verkehr ausgelöst. Dies entsprang der Notwendigkeit, das bis zur Jahrhundertwende entstandene Netz den heutigen Kundenbedürfnissen sowie modernen Effizienz-Erfordernissen anzupassen und den Rückstand gegenüber der Strasseninfrastruktur aufzuholen. Dieser Prozess ist nicht abgeschlossen, musste aber angesichts der knappen Finanzmittel verlangsamt werden. Wir sind überzeugt, dass das Verkehrswachstum nur mit einer modernen Schieneninfrastruktur effizient und umweltverträglich zu bewältigen sein wird.

Die hohe Investitionsquote drückt sich jedoch auch in steigenden Folgekosten aus. Jeder neue Anlageteil muss verzinst, abgeschrieben, unterhalten und betrieben werden. Aber allein die Substanzerhaltung verursacht steigende Kosten. Bahnanlagen haben eine buchhalterische Nutzungsdauer von 35 - 40 Jahren, die tatsächliche liegt oft noch darüber. Es ist einleuchtend, dass nach dieser Zeitspanne die Abschreibungsmittel für den Ersatz nicht ausreichen und dass die zwischenzeitliche technische Entwicklung und Umweltschutzaspekte zu berücksichtigen sind. Dabei sind jedoch die Rationalisierungspotentiale vermehrt auszunützen.

Der Voranschlag enthält Bruttoinvestitionen von 2350 Millionen Franken, wovon 108,7 Millionen durch Dritte getragen werden. Von den verbleibenden Nettoinvestitionen entfallen 94

Millionen auf kommerzielle Nutzungen sowie Liegenschaftserwerb, 508,8 Millionen auf Investitionen zulasten der Verpflichtungskredite BAHN 2000 und Huckepackkorridor sowie 17,5 Millionen auf die Lärmsanierung. Die ordentlichen Investitionen sind auf 1581 Millionen Franken vor Steuern plafoniert (ohne Kürzung des Vorsteuerabzuges). Schliesslich enthält die Investitionsrechnung vorsorglich einen Betrag von 40 Millionen Franken an Vorsteuerabzügen, die nach Interpretation der Steuerverwaltung nicht abziehbar sind.

Vom Total der Bruttoinvestitionen entfallen 1733,5 Millionen Franken auf Bahnanlagen, der Rest von 616,5 Millionen auf Rollmaterial, Werkstätten und Kraftwerke.

Tabelle 3

Investitionsrechnung

IR	Rechnung		Voranschlag		Differenz zu	
	1993	1994	1995	1996	RE 94	VA 95
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Bruttoinvestitionen	2147.6	2020.6	2216.5	2350.0	16.3%	6.0%
Beiträge Dritter	73.7	94.2	94.6	108.7	15.4%	14.9%
Verschiedene Erträge	3.3	3.1				
Nettoinvestitionen						
zu Lasten der SBB	2070.6	1923.3	2121.9	2241.3	16.5%	5.6%
davon						
- ordentliche Investitionen	1550.1	1519.4	1581.0	1581.0	4.1%	0.0%
- BAHN 2000 1)	137.7	155.9	313.3	437.3	180.5%	39.6%
- Huckepackkorridor	343.8	205.5	84.1	71.5	-65.2%	-15.0%
- Lärmsanierung 3)	0.0	0.0	15.0	17.5		
- Verschiedenes 2)	39.1	42.5	128.5	134.0	215.3%	4.3%

1) Bezogen auf den Verpflichtungskredit von 5.4 Milliarden Franken

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

3) Finanzierung nicht geregelt

Zur Beschränkung des Finanzbedarfes und zur Verteilung der Risiken verfolgen die SBB eine flexible Politik der Grundstücksentwicklung. Sie bemühen sich unter anderem um Kooperationen mit Dritten und ermöglichen so fallweise eine vom Bund unabhängige Finanzierung.

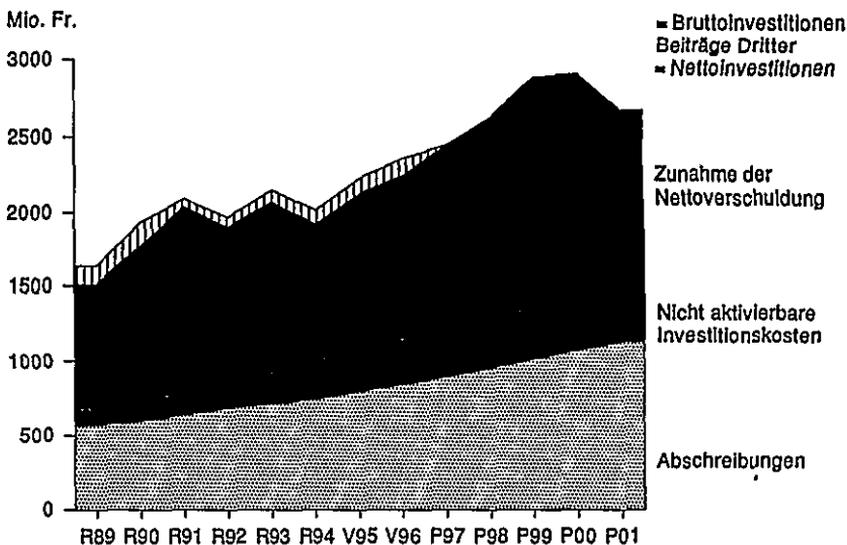
Die Investitionen für den Huckepackkorridor Gotthard nähern sich ihrem Ende. Der Vollbetrieb wurde bereits am 1. Januar 1994 aufgenommen. Einzelne Arbeiten werden allerdings erst später abgeschlossen. Der vorgesehene Kostenplafond kann unterschritten werden.

Das Problem der baulichen Lärmschutzsanierung bestehender Anlagen (Lärmschutzwände), insbesondere deren Finanzierung ist noch offen. Inzwischen liegen Lösungsvorschläge seitens einer interdepartementalen Arbeitsgruppe "Finanzierung des öffentlichen Verkehrs" vor. Bis zur Klärung der Finanzierung erfolgt diese auf die übliche Weise mittels verzinslicher Darlehen. Die Position erscheint aber bereits als separater Posten.

Darstellung 6

Investitionen

und Zunahme der Nettoverschuldung aus der Investitionstätigkeit



Die obige Darstellung zeigt auf, welcher Teil der Investitionen aus selbst erwirtschafteten Mitteln gedeckt werden kann (das heisst aus Markterlösen und Abgeltungen bezahlt wird). Der als "Zunahme der Nettoverschuldung" bezeichnete Rest muss von aussen als Darlehen zufließen. Bei den KTU geschieht dies über bedingt rückzahlbare Darlehen aus dem Rahmenkredit für die Investitionshilfe. Den SBB werden aber bis heute ausschliesslich marktmässig verzinsliche Darlehen gewährt.

137.2 Mittelfristplan 1997-2001

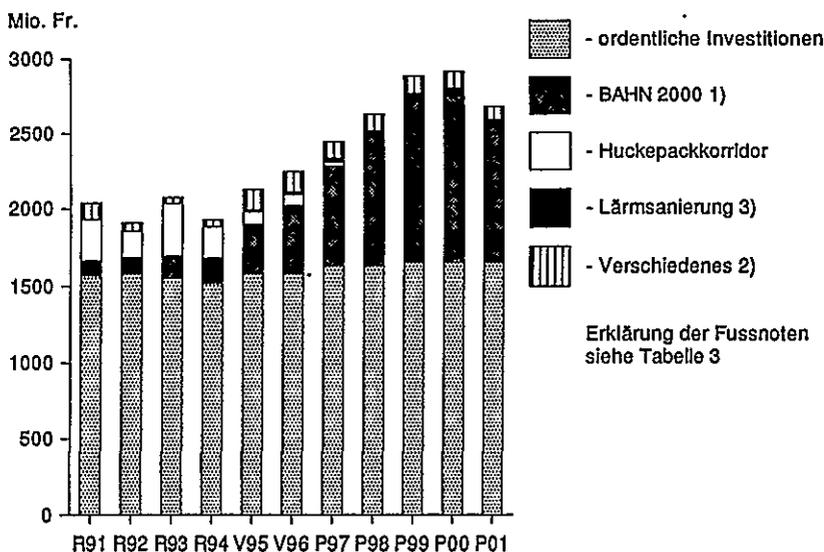
Der Mittelfristplan ist für die Investitionen von besonderer Bedeutung, da diese eine längerfristige Planung und Vorbereitung erfordern und zudem einen wesentlichen Teil des künftigen Aufwandes der SBB langfristig fixieren. Man muss sich andererseits auch über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Investitionen Rechenschaft geben. Kurzfristig sind viele Arbeitsplätze bei SBB und Industrie davon abhängig. Zudem wird damit eine Infrastruktur er-

stellt bzw. aufrechterhalten, auf der mittel- und langfristig wiederum eine Wertschöpfung zugunsten der schweizerischen Volkswirtschaft möglich ist.

Der Investitionsplafond für ordentliche Investitionen beläuft sich bis Ende 1996 auf 1581 Millionen Franken (vor Steuern) jährlich. Ab 1997 ist eine Erhöhung des Plafonds auf 1630 Millionen und danach alle zwei Jahre um 20 Millionen unumgänglich, weil sonst die Substanzerhaltung nicht mehr gewährleistet ist. Dabei ist zu beachten, dass der Investitionsplafond für das gesamte SBB-Netz bemessen ist. Es müssen demnach auch die Substanzerhaltungs- und wichtigen Rationalisierungsinvestitionen auf Regionallinien darin Platz finden. Bis 1995 lag hier das Schwergewicht bei den Fahrzeugen (für den kondukteurlosen Betrieb), ab 1996 sind schwergewichtig die Sicherungsanlagen zu bearbeiten.

Darstellung 7

Investitionen



14 Aktuelle Entwicklungen

141 Einführung der Mehrwertsteuer per 1. Januar 1995

141.1 Mehrwertsteuerbedingte Preiserhöhungen

Die Ablösung der Warenumsatzsteuer durch die Mehrwertsteuer (MWST) hat vielfältige Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Da die Dienstleistungen neu generell steuerpflichtig sind, unterstehen die meisten Markterträge des öffentlichen Verkehrs der Mehrwertsteuer. Über Tarifierhöhungen wurde versucht, die Steuer soweit möglich auf die Kunden zu

überwälzen, was im Personenverkehr jedoch gescheitert ist. Im Güterverkehr ist die Situation insofern anders, als die allermeisten Güterverkehrskunden die Mehrwertsteuer als Vorsteuerabzug neutralisieren können. Längerfristig werden sich insgesamt gewisse Entlastungen ergeben, indem die Vorsteuer auf Investitionen ("taxe occulte") zumindest teilweise zurückerstattet wird.

Die Finanzkommission des Ständerates hat den Bundesrat aufgefordert, zu gewissen Problemkreisen im Zusammenhang mit der Mehrwertsteuer Stellung zu nehmen, was mit den folgenden Ausführungen geschieht.

141.2 Reduktion des Vorsteuerabzuges

Etwas schwieriger ist die Lage bezüglich des Vorsteuerabzuges durch die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs inklusive SBB. Die Mehrwertsteuer-Richtlinie der EU, die über weite Teile Vorbild für die schweizerische Lösung war, sieht vor, dass die Vorsteuer-Rückerstattung im Verhältnis der erhaltenen Subventionen zu den Markterlösen gekürzt werden kann, was als "unechte Steuerbefreiung" bezeichnet wird. Diese Möglichkeit wird nach unserer Kenntnis von keinem Mitgliedsland umgesetzt. In Deutschland sind Subventionen an die Unternehmung (z.B. Defizitdeckung, Abgeltung) echt steuerbefreit, führen also nicht zu einer Vorsteuerkürzung. Demgegenüber sind Subventionen zugunsten des Kunden (z.B. Verbilligungsbeiträge für Fahrausweise) voll der Mehrwertsteuer unterstellt. Der Bundesrat hat beim Erlass der Mehrwertsteuer-Verordnung die Lösung der unechten Befreiung gemäss der EU-Richtlinie gewählt, dabei aber sämtliche Subventionen dieser Regelung unterstellt, also auch Tarifverbilligungsbeiträge.

Da die staatliche Tätigkeit im allgemeinen nicht unter die Mehrwertsteuerpflicht fällt, werden die dort verwendeten Güter und Dienstleistungen im Sinne des Endkonsums besteuert. Ein Vorsteuerabzug ist demzufolge ausgeschlossen. Bei subventionierten Leistungen wird nun davon ausgegangen, dass jener Teil, der vom Kunden bezahlt wird (und der Mehrwertsteuer unterliegt), auch zum Vorsteuerabzug berechtigt, nicht aber jener Teil, der aus allgemeinen Steuermitteln gedeckt wird. Die Leistung wird also fiktiv in Privatkonsum und Staatskonsum aufgeteilt.

Dem Bundesrat war bewusst, dass diese Lösung mit Kürzung der Vorsteuer den Subventionsbedarf von Bund, Kantonen und Gemeinden für den öffentlichen Verkehr erhöhen kann (eine Abwälzung auf die Tarife ist weder sachgerecht noch am Markt umsetzbar, wie einleitend festgestellt). Nicht offensichtlich waren beim Beschluss allerdings die mannigfaltigen Vollzugsprobleme, die sich in der Folge zeigten.

Am schwerwiegendsten waren die Probleme im Zusammenhang mit der Investitionstätigkeit im öffentlichen Verkehr. Den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs wurde deshalb die Möglichkeit eröffnet, in Anlehnung an die Abrechnungsweise der Gemeinwesen, je eine getrennte Berechnung der Vorsteuer bzw. der Vorsteuerkürzung für die Investitionsrechnung und die Betriebsrechnung vorzunehmen. Um die Wettbewerbsneutralität und Rechtmässigkeit dieser Regelung zu gewährleisten, sind die Abschreibungen auf jenen Investitionen und Investitionsteilen, für die ein Vorsteuerabzug gewährt wurde, als Eigenverbrauch zu versteuern. Diese Lösung ist gerecht und transparent, aber immer noch relativ aufwendig. Sie verhindert

aber immerhin, dass die hohen Investitionen für BAHN 2000 und NEAT zu einer spürbaren Steigerung der Vorsteuerabzugs-Kürzung führen.

Erleichterungen gegenüber dieser Lösung sind eine politische Frage. Eine echte Steuerbefreiung führt zu Einnahmenausfällen beim Bund, die Ausgabenreduktion (Subventionen für den öffentlichen Verkehr) verteilt sich aber auf Bund, Kantone und Gemeinden. Eine Unterstellung der Subventionen unter den reduzierten Satz der Mehrwertsteuer führt insgesamt zu einer leichten Mehrbelastung gegenüber der oben dargestellten, wettbewerbsneutralen Abrechnungsmethode. Sie hätte aber den Vorteil der einfachen Berechnung. Dies liesse sich noch mit einer dritten Variante erreichen, indem die Vorsteuerkürzung nicht auf der Basis der Relation Subventionen zu Gesamterlösen, sondern auf der Basis der Subventionssumme pauschaliert berechnet würde. Für den öffentlichen Verkehr ergab eine Berechnung aufgrund der Verkehrsstatistik 1992 einen Satz von 1,5 Prozent. Das würde bedeuten, dass grundsätzlich auf jedem Subventionsfranken für den öffentlichen Verkehr 1,5 Rappen Vorsteuern nicht rückerstattet beziehungsweise bezahlt werden müssten, unabhängig von den übrigen Erträgen. Diese Lösung wäre insbesondere auch für die öffentliche Hand transparent und berechenbar. Entsprechende Entscheide sind beim Erlass des Mehrwertsteuer-Gesetzes zu fällen, wobei eine rückwirkende Inkraftsetzung grundsätzlich denkbar ist. Der Bundesrat ist bestrebt, in der Frage der Mehrwertsteuer-Belastung einerseits eine transparente, andererseits aber auch eine der finanziellen Situation des öffentlichen Verkehrs angepasste Lösung auf Gesetzesstufe zu erreichen. Der öffentliche Verkehr soll gegenüber dem Strassenverkehr nicht einen weiteren Wettbewerbsnachteil erfahren.

141.3 Gleichstellung mit dem Luftverkehr

Aufgrund internationaler Gepflogenheiten, ist der grenzüberschreitende Luftverkehr nicht der Mehrwertsteuer unterstellt. Hingegen sind entsprechende Fahrten auf dem Landweg steuerpflichtig. Hier stellt sich vor allem ein Abgrenzungsproblem: Angenommen zwei Personen wollen von Thun nach Paris reisen. Eine Person löst ein Billett Thun - Paris, ab Bern gültig im TGV, die andere Person besitzt ein Abonnement nach Neuenburg (dem letzten Halt des TGV auf Schweizer Boden) und löst nur für die Strecke Neuenburg - Paris ein Billett. Ab wo müsste nun die Steuerbefreiung greifen? Für die internationalen Billette (Thun - Paris und Neuenburg - Paris), für die Fahrt mit dem TGV ab Bern oder für das Teilstück zwischen letztem Halt und der Grenze? Rein von der Umsetzung her wäre die Steuerbefreiung der Billette wohl die einfachste Lösung, führt aber doch zu wesentlichen Steuerausfällen. Der Bundesrat möchte diesen Entscheid dem Parlament überlassen, damit es abwägen kann zwischen den möglichen Steuerausfällen und der Gleichstellung Flugverkehr - Bahnverkehr. Dabei wird sich dann natürlich auch die Frage nach der Behandlung des grenzüberschreitenden Busverkehrs stellen.

141.4 Übergang WUST - Mehrwertsteuer

Grundsätzlich wurde beim Übergang von der WUST zur MWST verlangt, dass 1994 verkaufte, aber erst 1995 konsumierte Leistungen der Mehrwertsteuer unterstellt werden, was die

Dienstleistungsunternehmen zwang, zusätzlichen Abrechnungsaufwand oder Ertragseinbusen in Kauf zu nehmen. Im öffentlichen Verkehr hat das insofern zu zusätzlichen Problemen geführt, als die Unternehmungen aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife nicht in der Lage waren, die Preise inklusive MWST schon vor dem 1. Januar 1995 anzuwenden. Die Besteuerung von Fahrausweisen, die vor diesem Datum verkauft wurden, führt somit zwangsweise zu höheren Defiziten. Die mehr eingenommene Mehrwertsteuer müsste somit als zusätzliche Defizitdeckung gleich wieder ausgegeben werden. Das ist nicht sinnvoll.

142 Cargo Domizil

Cargo Domizil wurde per 1. Januar 1995 in eine Aktiengesellschaft ausgelagert und soll kostendeckend gestaltet werden. Das 1985 eingeführte Grundkonzept wird nicht verlassen, sondern konsequent zu einem konkurrenzfähigen Produkt weiterentwickelt. Die so entstandene Stückgutgesellschaft weist die gleiche Produktionsstruktur wie viele andere Stückgutgesellschaften auf, lässt aber die Stückgüter zwischen den Regionalzentren statt mit dem Lastauto als Wagenladungen durch die Bahn transportieren. Die Cargo Domizil AG wird damit zu einem "gewöhnlichen" Anschlussgleis-Grosskunden. Leider zeigten sich zu Beginn einige Organisations- und Informatikprobleme, die Startschwierigkeiten sichtbar machten. Diese zeigen auch, dass die neue Gesellschaft zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenwachsen muss. Da die Cargo Domizil AG einer der grossen Güterkunden der SBB darstellt, müssen diese am Aufbau der Firma interessiert sein und soweit möglich die notwendige Starthilfe gewährleisten.

143 BAHN 2000

143.1 Allgemeines

Die Überarbeitung des Konzepts BAHN 2000 durch die Schweizerischen Bundesbahnen und das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mündete in den Bericht über die erste Etappe von BAHN 2000. Darin konnten die ursprünglichen Ziele des Angebotskonzepts BAHN 2000 trotz einer gewissen Straffung weitgehend aufrechterhalten werden. Dies gelang vor allem mit Hilfe von betrieblichen Massnahmen und des Einbezugs von modernstem Rollmaterial, welches für die Planung des Zeithorizonts 2001 respektive 2005 vorgesehen ist.

Am 11. Mai 1994 verabschiedete der Bundesrat seinen Bericht über die erste Etappe von BAHN 2000 zu Händen der eidgenössischen Räte. Am 4. Oktober 1994 nahm der Ständerat als Erstrat zustimmend Kenntnis vom Bericht. Am 6. März 1995 nahm auch der Nationalrat Kenntnis davon.

Das im Bericht des Bundesrates vom 11. Mai 1994 beschriebene Angebotskonzept der ersten Etappe von BAHN 2000 wird bis im Jahre 2003 resp. 2005 mit Kosten von 7,4 Milliarden Franken (+/- 20%, Projektierungs- und Preisstand Mai 1993, exklusive Forderungen Dritter) umgesetzt. Dieser Kostenrahmen entspricht teuerungsbereinigt dem ursprünglich vom Parla-

ment bewilligten und vom Volk gutgeheissenen Kredit in der Höhe von 5,4 Milliarden Franken.

Im Bericht über die erste Etappe von BAHN 2000 ist von den ursprünglich geplanten Neubaustrecken nur noch der Bau der Strecke Mattstetten - Rothrist und des Vauderens-Tunnels vorgesehen. Die übrigen ursprünglich geplanten Neubaustrecken, die aus Kapazitätsgründen vorläufig nicht notwendig sind, konnten zurückgestellt werden.

Kernpunkt des Angebotskonzepts BAHN 2000 ist das Knotenprinzip. Dazu muss die Fahrzeitgleichheit von rund einer Stunde zwischen den grösseren Zentren erreicht werden. Rund 40 grössere Infrastrukturprojekte, betriebliche Massnahmen und Rollmaterialverbesserungen wie der Einsatz von Neigezügen und Doppelstockwagen sollen der Erreichung dieses Ziels dienen.

143.2 Zeitplan

Die Umsetzung des Konzepts wurde von den SBB schon parallel zu den parlamentarischen Beratungen eingeleitet. In halbjährlichen Standberichten zu BAHN 2000 legen die SBB den Fortgang und Verlauf der Arbeiten sowie die Kosteneinhaltung dar.

Die Machbarkeit des Angebots-Zwischenschrittes "Impuls 97" wurde bestätigt und das Konzept im Sommer 1995 der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Grobkonzept für den Angebots-Zwischenschritt 2001, der als zentrales Element die Fahrzeitgleichheit zwischen Lausanne und Zürich via Jurasüdfuss und via Bern beinhaltet, wurde vertieft.

Planung und Realisierung einzelner Bauprojekte sind terminkritisch. Die Aufträge für die Erarbeitung der Vor- und Bauprojekte konnten weitgehend erteilt werden.

Unter den zahlreichen Einzelprojekten sticht vor allem die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist hervor:

Ein halbes Jahr nach der Verfügung zum Abschnitt 4 Murgenthal - Rothrist hat das EVED Ende Mai auch den Abschnitt 1 Mattstetten - Koppigen genehmigt. Das Teilstück ist 12,7 km lang; zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Umwelt dürften zu Mehrkosten von mehreren Dutzend Millionen Franken führen. Vier Beschwerden zu diesem Abschnitt sind noch vor Bundesgericht hängig.

Andere grössere Projekte wie die zweiten Doppelspuren Zürich - Thalwil und Dietikon - Killwangen-Spreitenbach sind im Plangenehmigungsverfahren. Die Bauarbeiten am Adlertunnel (BL) wurden termingerech aufgenommen. In der Romandie konnten für den Doppelspurusbau Onnens-Bonvillars - Vaumarcus - Gorgier-St-Aubin die Bauarbeiten aufgenommen werden.

143.3 Kosteneinhaltung

Ein SBB-internes Controlling sowie die Vollzugs-Oberaufsicht unter Federführung des Bundesamts für Verkehr in Form des Vollzugausschusses BAHN 2000 sorgen für die termin- und kostengerechte Einhaltung der Arbeiten.

Von den gesamten Infrastrukturvorhaben im Rahmen von BAHN 2000 sind per Ende Juni 1995 Projekte im Umfang von 210 Millionen Franken in Betrieb, was 3 Prozent der Gesamtkosten ausmacht. In Ausführung begriffen sind Projekte für 1230 Millionen Franken (17% der Gesamtkosten), in der Phase des Plangenehmigungsverfahrens oder eines Bauprojektes sind Vorhaben für 3060 Millionen Franken (41% der Gesamtkosten). Die restlichen Projekte im Umfang von 2900 Millionen Franken (39% der Gesamtkosten) sind im Studium oder Vorprojektstadium.

In keinem Fall der angelaufenen Einzelprojekte mussten bisher deutliche Kostenüberschreitungen festgestellt werden.

143.4 Ausblick auf das Jahr 1996

BAHN 2000 setzt in der Angebotsplanung 1996 das Schwergewicht auf die Konkretisierung des Angebots-Zwischenschrittes "Impuls 97", der vor allem im Mittelland und in der Ostschweiz bedeutende Verbesserungen bringen wird.

Im Bereich Rollmaterial werden Ende 1996 die Probefahrten der ersten Serie doppelstöckiger Intercity-Wagen beginnen. Infrastrukturseitig werden die begonnen Grossprojekte Adlertunnel, der Ausbau entlang dem Neuenburgersee, Ausbauten in der Region Aarau und weitere zügig weitergeführt. Die Bauarbeiten werden an folgenden grösseren Einzelprojekten aufgenommen:

- 3. Gleis Bern Wankdorf - Ostermundigen,
- Abschnitt 1 der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist sowie Abschnitt 4 Rothrist und Murgenthalunnel,
- Ausbau Bahnhof Olten,
- Zweite Doppelspur Dietikon - Killwangen-Spreitenbach,
- Tunnelanpassungen für Doppelstockwagen.

15 AlpTransit (NEAT)

Die Arbeiten für AlpTransit Gotthard verlaufen programmgemäss. Seit September 1993 planen und realisieren die SBB als Bauherr im Auftrag des Bundes die rund 125 km lange Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano. Dafür steht ihnen der von den eidgenössischen Räten am 1. Oktober 1991 beschlossene erste Verpflichtungskredit von 500 Millionen Franken zur Verfügung.

Genehmigung Vorprojekte

Aufgrund des Antrages des EVED vom 25. März 1995 wurde das Vorprojekt für die Linienführung des Gotthard-Basistunnels am 12. April 1995 durch den Bundesrat genehmigt. Die Vorprojektgenehmigung für die übrigen Teilabschnitte der Neubaustrecke Gotthard wird zurückgestellt. Der Entscheid des Bundesrates über die Bauetappen und den Zeitplan erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

* Auflage- und Bauprojekte

Das Plangenehmigungsverfahren für das Auflageprojekt des Gotthard-Basistunnels wird vom EVED Ende September 1995 eingeleitet.

Die Baubewilligung für den Schacht Sedrun dürfte das EVED aller Voraussicht nach im 4. Quartal 1995 erteilen können. Für den Zwischenangriff Sedrun wird das bestehende Eisenbahnnetz der RhB/FO als Baustellenzufahrt ausgebaut. Die Projekte befinden sich in der Bearbeitungsphase Auflageprojekt. Bei einigen wurde bereits das Plangenehmigungsverfahren durch das BAV eingeleitet. Die zweite von insgesamt drei Bauetappen des Projektes Oberbauerneuerung Versam-Safien - Valendas-Sagogn wurde Ende Juni 1995 abgeschlossen.

Sondierstellen, Geologische Erkundungen

Der Sondierstollen Piora nähert sich der kritischen Piora-Mulde. Mit bis zu 400 m langen horizontalen Bohrungen wird das Gebirge vorsondiert, bevor der Stollenausbruch vorgetrieben wird. Bis Ende Jahr sollte man weitere wesentliche Erkenntnisse über die Ausdehnung der Piora-Mulde gewonnen haben. Die Erkundungsarbeiten für den Sondierstollen Sigrino des Ceneri-Basistunnels werden im Herbst 1995 aufgenommen.

Beide Sondierstollen bringen wichtige Erkenntnisse für die Detailprojektierung der Basistunnels und sind für die Festlegung des weiteren Vorgehens sowohl in bezug auf die politischen Entscheide wie die Festlegung der Bautechniken und Bauprogramme von entscheidender Bedeutung.

Verpflichtungskredite

Der 2. Verpflichtungskredit ist für die Vorbereitungsarbeiten der eigentlichen Tunnelröhren, also für die Zwischenangriffe in Amsteg, Sedrun, Faido sowie Bauvorbereitungsarbeiten bei den Tunnelportalen in Erstfeld und Bodio bestimmt. Dieser zweite Verpflichtungskredit ist - mit einer an die NEAT-Finanzierung gebundenen Sperrklausel - von Ständerat und Nationalrat gutgeheissen worden.

Tabelle 4

Mittelbedarf SBB AlpTransit Gotthard und Anschluss Ostschweiz 1996-1999

inkl. AlpTransit Zufahrt RhB/FO Surselva

(in Mio. Fr.)	1996	1997	1998	1999
Planung SBB 1)	309	396	517	689
Bund 2) 3)	273	431	577	782

1) Budget Investition Aufwand SBB gemäss Budgetbotschaft SBB (Preisbasis 1991, ohne Bau- und Darlehenszinsen sowie Mehrwertsteuer).

2) Zahlungsbedarfsbudget Bund (Grundlage für VA 96 und FP 97-99, Preisbasis 1991, inkl. Bau- und Darlehenszinsen, ohne Mehrwertsteuer, inkl. Anteile Kapitalrechnung).

3) Der Voranschlag 1996 wurde im Juli 1995 dem revidierten Bauprogramm gemäss Bundesratsbeschluss vom 12. April 1995 angepasst (Vorprojektentscheid)

2 Kommentar zum Bundesbeschluss

21 Artikel 1

Nach Artikel 7 Buchstabe *a* des SBB-Gesetzes (SR 742.31) genehmigen die eidgenössischen Räte den Infrastrukturbeitrag der SBB ausserhalb des Voranschlages. Dieser beeinflusst den im nachstehenden Artikel 2 festgehaltenen allgemeinen Beschluss zum Voranschlag der SBB, weshalb er an erster Stelle zu bereinigen ist.

Gemäss Artikel 7 Absatz 2 des Leistungsauftrages 1987 (SR 742.37), dessen Gültigkeit bis längstens 1997 verlängert wurde, unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Infrastrukturbeitrag der SBB für jeweils drei Jahre. 1994 wurde - wie schon 1991 - beschlossen, angesichts der grossen finanziellen Schwierigkeiten der SBB für die folgenden drei Jahre auf einen Infrastrukturbeitrag zu verzichten. Dieser Beschluss ist zu bestätigen.

22 Artikel 2

Artikel 2 enthält die Voranschläge über die Investitionsrechnung, die Erfolgsrechnung und den Personalbestand.

Absatz 3 stützt sich auf Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1974 über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes (SR 611.010). Dieser verlangt, dass der geplante Personalbestand der SBB dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet wird.

23 Artikel 3

Die SBB legen die in Artikel 6 des Leistungsauftrages 1987 festgehaltene mehrjährige Planung in Form eines Mittelfristplanes dem Parlament zur Kenntnis vor.

3 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Die finanzielle Belastung des Bundes stellt sich aufgrund der Planung der SBB gemäss folgender Tabelle dar. Aus Sicht des Bundes können sich noch Veränderungen ergeben, da der Legislaturfinanzplan noch nicht bereinigt und vom Bundesrat noch nicht verabschiedet worden ist.

Tabelle 5

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

Finanzielle Leistungen des Bundes (Bundessicht)	Rechnung 1994	Rechnung 1995	Voranschlag 1996	Finanzplan 1997	Finanzplan 1998	Finanzplan 1999
Ordentliche SBB-Gesetzgebung:						
Regionaler Personenverkehr 1)	725	693	516	533	545	557
Huckepackverkehr 2)	105	110	110	110	115	122
Infrastrukturleistung 3)	1297	1399	1446	1543	1636	1728
Total Bundesbelastung	2127	2202	2072	2186	2296	2407

- 1) Unter Berücksichtigung der Sanierungsmassnahmen Bund
 2) Finanzierung über zweckgebundene Treibstoffzölle
 3) Deckung der Infrastrukturkosten aus dem Vorjahr

Die Abteilungen für den Regionalen Personenverkehr und den Huckepackverkehr werden im selben Jahr der Bundesrechnung belastet. Hingegen bezahlt der Bund die ungedeckten Kosten der Infrastrukturrechnung erst im folgenden Jahr. Das Defizit der Infrastrukturerfolgsrechnung 1995 von voraussichtlich 1446 Millionen Franken erscheint deshalb erst im Jahre 1996. Zur Abdeckung des für 1995 zu erwartenden Fehlbetrages von 341 Millionen Franken wird der Bund 1996 vorsorglich eine Rückstellung bilden.

Wichtigste Voranschlagszahlen im Überblick

Tabelle 6

1. Unternehmungserfolgsrechnung

UER	Rechnung Voranschlag Mutm. Erg.			Voranschlag		Differenz zu	
	1994	1995	1995	1995	RE 1994	VA 1995	
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.			
Vehrsersertrag	3804.4	3805.5	3680.0	3723.4	-2.1%	-2.2%	
- Personenverkehr	1702.1	1710.7	1643.0	1697.3	-0.3%	-0.8%	
- Güterverkehr	1122.5	1112.0	1072.0	1077.0	-4.0%	-3.1%	
- Betriebsleistungen	149.8	163.0	145.0	131.9	-12.0%	-19.1%	
- Infrastrukturbenützung durch Dritte	0.0	3.1	3.0	3.2		3.9%	
- Abgeltung RPV Bund	725.0	693.0	693.0	516.0	-28.8%	-25.5%	
- Abgeltung RPV Kantone/Dritte 1)		13.7	14.0	188.0			
- Abgeltung Huckepack	105.0	110.0	110.0	110.0	4.8%	0.0%	
Mietertrag Liegenschaften	220.4	219.7	220.0	236.6	7.4%	10.7%	
Nebenertrag	407.7	452.2	465.0	488.3	19.8%	8.0%	
Eigenleistungen für							
Investitionsrechnung	310.8	330.0	325.0	330.0	6.2%	0.0%	
Eigenleistungen für AlpTransit	6.2	8.6	9.0	9.0	45.2%	4.7%	
Leistungen für Lageraufträge	75.7	76.0	75.0	78.0	3.0%	2.6%	
Leistungen für die							
Infrastrukturerefolgsrechnung	1399.0	1425.3	1446.0	1543.0	10.3%	8.3%	
Entnahme Rückstellung	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0%	0.0%	
Ausserordentlicher und neutraler Ertrag	120.5	96.6	166.0	90.0	-25.3%	-6.8%	
Total Ertrag	6346.7	6407.9	6386.0	6498.3	2.4%	1.4%	
Personalaufwand	3516.9	3516.3	3525.0	3410.3	-3.0%	-3.0%	
Sachaufwand	1286.1	1373.8	1330.0	1358.7	5.6%	-1.1%	
Abschreibungen	743.9	794.5	790.0	841.0	13.1%	5.9%	
Zinsen	664.0	699.4	698.0	760.5	14.5%	8.7%	
Nicht aktivierbare							
Investitionsaufwendungen	290.1	223.0	304.0	320.0	10.3%	43.5%	
Infrastrukturbeitrag	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0%	0.0%	
Bildung von Rückstellungen	3.6	1.0	1.0	1.0	-72.2%	0.0%	
Reduktion Vorsteuerabzug Mwst		91.0	53.0	46.0			
Ausserordentlicher und neutraler Aufwand	40.2	21.2	26.0	23.5	-41.5%	10.8%	
Total Aufwand	6544.8	6720.2	6727.0	6761.0	3.3%	0.6%	
Ertragsüberschuss							
Fehlbetrag	-198.1	-312.3	-341.0	-262.7	32.6%	-15.9%	

1) Bis 1994 im Nebenertrag ausgewiesen

2. Infrastrukturerfolgsrechnung

ISER	Rechnung Voranschlag Voranschlag			Differenz zu	
	1994	1995	1996	RE 1994	VA 1995
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Abschreibungen	374.6	386.6	408.4	9.0%	5.6%
Zinsen	387.9	396.6	443.7	14.4%	11.9%
Ordentlicher Unterhalt	495.8	528.3	527.5	6.4%	-0.2%
Nicht aktivierbare					
Investitionsaufwendungen	202.7	158.3	230.4	13.7%	45.5%
Reduktion Vorsteuerabzug Mwst		23.5			
Total Aufwand brutto	1461.0	1493.3	1610.0	10.2%	7.8%
Infrastrukturanteil der					
Abteilung Huckepack	-62.0	-66.0	-67.0	8.1%	1.5%
Infrastrukturanteil der					
Abteilungen nach TG	0.0	-2.0	0.0		
Aufwandreduktion zulasten					
Unternehmungserfolgsrechnung	0.0	0.0			
Total Aufwand netto	1399.0	1425.3	1543.0	10.3%	8.3%
Infrastrukturbeitrag SBB	0.0	0.0	0.0		
Infrastrukturleistung Bund	1399.0	1425.3	1543.0	10.3%	8.3%
Total Ertrag	1399.0	1425.3	1543.0	10.3%	8.3%

Investitionsrechnung siehe Ziffer 137.1, Tabelle 3

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 (Zins, Abschreibung, Unterhalt) bestimmt.
2. Gemäss Leistungsauftrag 1987 und SBB-Gesetz trägt der Bund die Aufwendungen für die Infrastruktur (Zins, Abschreibung 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-Unternehmenserfolgsrechnung 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 gutgeschrieben (3). 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 in Form eines Unternehmensvertrages ist im Rahmen der Bahnreform vorgesehen.

Darstellung der Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 mit den Zahlen des Voranschlags 1996

Unternehmungserfolgsrechnung

Aufwand 1)	6761.0	
Personalaufwand		Anteile 1610.0
Sachaufwand		
Abschreibungen		
Zinsen		
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen		
Übriger Aufwand		
Infrastrukturbeitrag 5)	0.0	
Ertragsüberschuss		

Ertrag	6498.3	
Personen-/Güterverkehr		Anteil 4) 67.0
Betriebsleistungen		
Abgeltung		
Nebenertrag		
Eigenleistungen		
Übriger Ertrag		
Leistungen für die Infrastrukturerfolgsrechnung 3)	1543.0	
Fehlbetrag	262.7	

Infrastrukturerfolgsrechnung

Aufwand brutto 2)	1610.0
Abschreibungen	
Zinsen	
Ordentlicher Unterhalt	
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	
Infrastrukturanteile der Abteilungen 4)	-67.0
Aufwand netto	1543.0

Ertrag	
Infrastrukturbeitrag SBB 6)	0.0
Infrastrukturleistungen Bund 7)	
Saldo: 1543.0	

Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen
Bundesbahnen vom 14. September 1995
und in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Oktober 1995¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

Auf die Erhebung eines Infrastrukturbeitrages der SBB an die Infrastrukturaufwendungen gemäss Leistungsauftrag 1987²⁾ wird verzichtet.

Art. 2

¹ Der Voranschlag der Investitionsrechnung im Betrag von 2350 Millionen Franken brutto, ohne Mehrwertsteuer, wird genehmigt. Nach Abzug der Beiträge Dritter von 109 Millionen Franken gehen 2241 Millionen Franken zulasten der SBB.

² Der Voranschlag der Unternehmungserfolgsrechnung, der bei einem Aufwand von 6761 Millionen Franken und einem Ertrag von 6498 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 263 Millionen Franken abschliesst, wird genehmigt.

³ Der Voranschlag des Personalbestandes von 33 158 Personen wird genehmigt.

Art. 3

Vom Mittelfristplan 1997–2001 der Schweizerischen Bundesbahnen wird Kenntnis genommen.

Art. 4

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

7862

¹⁾ BBl 1995 IV 1209

²⁾ SR 742.37

Botschaft zum Voranschlag 1996 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 18. Oktober 1995

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	95.054
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.11.1995
Date	
Data	
Seite	1209-1238
Page	
Pagina	
Ref. No	10 053 680

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.