Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
zum Voranschlag 1974 der Schweizerischen Bundesbahnen

(Vom 7. November 1973)

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1974. Mit Beschluss vom 17. Oktober 1973 hat der Bundesrat die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen für die Jahre 1974 und 1975 auf je 160 Millionen Franken festgesetzt. Das sind 60 Millionen Franken mehr als bisher, jedoch 26 Millionen Franken weniger, als die SBB auf Grund der aufgewerteten Transportkostenrechnung geltend gemacht hatten. Gegenüber dem vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 18. Oktober 1973 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1974 ergeben sich somit in der Betriebs- sowie in der Gewinn- und Verlustrechnung entsprechende Differenzen.

Die Vorlage umfasst folgende Voranschläge:

1. den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 812 Millionen Franken, wovon 742 Millionen Franken zulasten der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und 70 Millionen Franken zulasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung, der bei einem Ertrag von 2542 Millionen Franken und einem Aufwand von 2127,1 Millionen Franken mit einem Betriebsüberschuss von 414,9 Millionen Franken abschliesst;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, der bei einem Ertrag von 479,2 Millionen Franken und einem Aufwand von 584,2 Millionen Franken mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 105 Millionen Franken abschliesst.

Nachfolgend orientieren wir Sie zusammenfassend über die einzelnen Voranschläge.

1. Baurechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
	in Millionen Franken						
Anlagen und Einrichtungen . . .	265,8	272,6	292,9	346,0	387,8	465,5	545,4
Um- und Ausbau von Bahn- anlagen	218,3	226,6	251,7	286,7	317,3	371,3	432,4
Kraftwerke	20,5	23,3	18,3	34,3	48,2	68,3	79,8
Werkstätten	11,3	9,8	10,3	12,7	12,8	14,4	16,3
Verschiedenes	15,7	12,9	12,6	12,3	9,5	11,5	16,9
Fahrzeuge	165,0	162,1	154,2	162,0	189,4	227,5	261,6
Unvorhergesehenes	—	—	—	—	—	5,0	5,0
Total Bauaufwendungen	430,8	434,7	447,1	508,0	577,2	698,0	812,0

Mit 812 Millionen Franken übersteigt der Bauvoranschlag 1974 die für 1973 vorgesehenen Aufwendungen um 114 Millionen Franken. Aus finanz- und konjunkturpolitischen Gründen musste der zunächst wesentlich höher veranschlagte Investitionsbedarf wiederum reduziert werden. Zuzufolge der Teuerung werden somit real kaum mehr Mittel als 1973 zur Verfügung stehen. Die Erhöhung des Baubudgets ist im wesentlichen wiederum auf die Bauteuerung, das erweiterte Bauvolumen bei verschiedenen Grossbaustellen und bei Bauten für die Energieversorgung sowie auf die starke Kostenerhöhung für die Automatisierung der Rangierbahnhöfe zurückzuführen. Die Mehraufwendungen von 34,1 Millionen Franken bei den Fahrzeugen sind vorwiegend durch die Teuerung sowie die Bestellungen einer ersten Serie neuer Streckenlokomotiven vom Typ Re 6/6 und Einheitspersonenwagen vom Typ III bedingt. Für neue Bauvorhaben bleibt erneut nur ein verhältnismässig bescheidener Spielraum übrig.

Die Bauaufwendungen können nur noch zu 40 (Vorjahr 42) Prozent aus eigenen Mitteln finanziert werden. 121,2 (Vorjahr 96,4) Millionen Franken des Betrages für den Um- und Ausbau von Bahnanlagen entfallen auf die Weiterführung der Grossbauten in Bern, Basel und Schaffhausen, die Schnellgutstambahnhöfe Bern Wilerfeld, Däniken und Zürich Altstetten sowie auf den Rangierbahnhof Zürich-Limmattal. Für den Bau der Flughafenlinie Kloten sind 28,6 (Vorjahr 26,7) Millionen Franken vorgesehen.

Nachdem die Rücklage für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse erschöpft ist, sind für die Weiterführung der nicht mit bahneigenen Bauten zusammenhängenden Sanierungsarbeiten erstmals zusätzlich 12 Millionen Franken in den Bauvoranschlag aufgenommen worden. Die Weiterführung des langfristigen Programms zur Aufhebung von Niveauübergängen ist damit gewährleistet.

2. Betriebsrechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
in Millionen Franken							
Betriebsertrag	1556,0	1719,4	1794,6	1930,5	2189,6	2297,0	2542,0
Verkehrsertrag	1402,5	1549,5	1614,8	1638,1	1868,0	1982,0	2133,0
Reiseverkehr	566,5	624,8	636,4	657,0	721,9	757,0	830,0
Güterverkehr	836,0	924,7	978,4	981,1	1146,1	1225,0	1303,0
Nebenertrag	153,5	169,9	179,8	192,4	221,6	215,0	249,0
Abteilung gemeinwirtschaftlicher Leistungen	—	—	—	100,0	100,0	100,0	160,0 ¹⁾
Betriebsaufwand	1249,0	1352,4	1436,6	1610,5	1807,1	1951,9	2127,1
Personalaufwand ²⁾	899,5	965,9	1033,3	1176,3	1322,0	1462,0	1586,4
Sachaufwand	349,5	386,5	403,3	434,2	485,1	469,9	520,7
Unvorhergesehenes	—	—	—	—	—	20,0	20,0
Betriebsüberschuss	307,0	367,0	358,0	320,0	382,5	345,1	414,9

¹⁾ Abgeltungsbetrag gemäss Bundesratsbeschluss vom 17. Oktober 1973.

²⁾ Ohne Aufwendungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinen.

Im Vergleich zur Rechnung 1972 wurde für 1974 der Betriebsüberschuss um 32,4 Millionen Franken oder 8,5 Prozent höher veranschlagt, wobei im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung getragen wurde. Mitberücksichtigt sind ebenfalls die Mehreinnahmen der auf den 1. November 1973 (Personenverkehr) und auf 1. Januar 1974 (Güterverkehr) vorgesehen gewesenen Tariferhöhungen, die der Bundesrat aus Gründen der Inflationsbekämpfung vorläufig sistiert hat.

Im Nebenertrag sind die Entschädigungen fremder Bahnen und anderer Dritter für Betriebsleistungen, Pacht- und Mietzinseinnahmen, Einnahmen aus Lieferungen und Leistungen zugunsten Dritter sowie andere Erträge ausgewiesen.

Von dem gegenüber der Rechnung 1972 um 320 Millionen Franken höher budgetierten Betriebsaufwand entfallen 264,4 Millionen Franken oder 82,6 Prozent auf den Personalaufwand. Die erneut ausserordentlich starke Zunahme der Personalkosten – für einen angenommenen Bestand von 42 531 Bediensteten – ist auf den Teuerungsausgleich (es wurde ein solcher bis zum Existenzstand von 145,2 Punkten angenommen) und insbesondere auf die am 1. Januar 1973 in Kraft gesetzte neue Ämterklassifikation sowie auf die Verbesserung der Zulassungs- und Beförderungsbedingungen zurückzuführen. Wegen der unterschiedlichen Grundlage lassen sich die budgetierten Teuerungszulagen nicht mit jenen der Rechnung 1972 vergleichen.

3. Gewinn- und Verlustrechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
	in Millionen Franken						
Ertrag	352,9	415,3	416,0	380,3	447,5	404,7	479,2
Betriebsüberschuss	307,0	367,0	358,0	320,0	382,5	345,1	414,9
Im Betriebsaufwand enthaltene Abschreibungen und Zinsen sowie übrige Erträge	45,9	48,3	58,0	60,3	65,0	59,6	64,3
Aufwand	368,5	414,4	412,3	434,3	465,2	501,6	584,2
Abschreibungen vom Anlagevermögen	205,5	211,5	214,2	216,0	224,9	227,0	256,0
Kapitalkosten	98,3	108,1	118,9	129,1	150,0	178,4	217,2
Ergänzungsbeiträge an PHK und TZ an Rentner	61,8	70,9	75,5	84,8	85,7	92,2	106,2
Übriges	2,9	23,9	3,7	4,4	4,6	4,0	4,8
Reingewinn des Jahres		0,9	3,7				
Fehlbetrag des Jahres	15,6			54,0	17,7	96,9	105,0

Die im Vergleich zur Rechnung 1972 grösste absolute Veränderung in der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich bei den Kapitalkosten, die sich um insgesamt 67,2 Millionen Franken erhöhen. Ihre Zunahme ist im wesentlichen durch den wachsenden Fremdkapitalbedarf zur Finanzierung der Investitionen und der Konversion bestehender Darlehen zu höheren Zinssätzen bedingt. Die Abschreibungen entsprechen einem gewogenen Durchschnittssatz von 3,5 Prozent (Voranschlag 1973 3,2%) der Erststellungs- und Anschaffungskosten der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge.

Der Voranschlag 1974 der Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 105 Millionen Franken ab. Da die Mittel der gesetzlichen Reserve nicht mehr vollumfänglich für die Deckung des Fehlbetrages des Jahres 1973 ausreichen werden, wird die Bundesversammlung bei der Genehmigung der Jahresrechnung über die Art der Deckung zu beschliessen haben. Ein Vortrag auf neue Rechnung ist nach Artikel 16 Absatz 2 des SBB-Gesetzes nicht möglich.

4. Schlussbemerkungen und Antrag

Im Voranschlag 1974 der Schweizerischen Bundesbahnen kommt erneut die sich seit 1971 abzeichnende unbefriedigende Finanzlage zum Ausdruck. Im Geschäftsjahr 1971 war mit 54 Millionen Franken erstmals seit 1949 wieder ein grösseres SBB-Defizit zu verzeichnen gewesen. Dank der sich voll auswirkenden Tarifierhöhung auf 1. November 1971 im Personen- und auf 1. Januar 1972 im Güterverkehr resultierte 1972 bloss ein Defizit von 17,7 Millionen Franken. In dessen wurde bereits für 1973 ein Fehlbetrag von 96,9 Millionen Franken und für 1974 ein solcher von 105 Millionen Franken veranschlagt. Das mutmassliche

Defizit für 1974 versteht sich unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen der ursprünglich auf 1. November 1973 bzw. 1. Januar 1974 vorgesehenen, vom Bundesrat jedoch aus Gründen der Inflationsbekämpfung sistierten Tarifierhöhung und trotz der um 60 Millionen Franken erhöhten Abgeltung für gewirtschaftliche Leistungen der SBB.

Das Datum des Inkrafttretens der geplanten Tarifierhöhung ist noch unbekannt. Es stellte sich daher die Frage, wie diese Ungewissheit budgetmässig zu erfassen ist. Grundsätzlich sind zwei Varianten denkbar:

- Nichtberücksichtigung der Tarifierhöhung für das ganze Jahr: Dieses Vorgehen hat den Nachteil, dass ein wesentlich grösserer Fehlbetrag ausgewiesen werden muss, obwohl die Möglichkeit besteht, dass die Tarifierhöhung im Laufe des Jahres 1974 in Kraft treten kann.
- Volle Berücksichtigung der Tarifierhöhung für das ganze Jahr: Damit würde sich ein unrealistisches Bild der tatsächlichen finanziellen Lage der SBB ergeben.

Im Einvernehmen mit den beteiligten Bundesämtern (Finanzverwaltung und Amt für Verkehr) haben deshalb die SBB wohl die volle Auswirkung der Tarifierhöhung budgetiert, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass sich der Fehlbetrag bis zum Inkrafttreten der Tarifierhöhung monatlich um 9 Millionen Franken vergrössern wird.

Die Abgeltung des Bundes für gewirtschaftliche Leistungen der SBB ist auf Grund des Bundesbeschlusses vom 11. März 1971 erstmals angepasst worden; sie wurde vom Bundesrat für die Jahre 1974 und 1975 auf je 160 Millionen Franken festgesetzt. Gemäss Artikel 2 Absatz 2 dieses Bundesbeschlusses setzt der Bundesrat den Abgeltungsbetrag alle zwei Jahre, erstmals für 1974, auf der Grundlage von Artikel 1 Absatz 2 des Abgeltungsbeschlusses neu fest. In einer Eingabe an den Bundesrat hat der Verwaltungsrat der SBB eine Neufestsetzung des Abgeltungsbetrages für 1974 auf Grund der auf 1974 aufgewerteten Transportkostenrechnung 1972 beantragt. Dies vor allem, um der fortschreitenden Teuerung bereits jetzt Rechnung zu tragen. Demgegenüber hat der Bundesrat die Auffassung vertreten, dass die Aufwertung der Ergebnisse der Transportkostenrechnung 1972 auf 1974 durch den Bundesbeschluss über die Abgeltung der gewirtschaftlichen Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen nicht gedeckt sei. Für die erstmalige Anpassung der Abgeltung konnte damit nur auf die Ergebnisse der soeben abgeschlossenen Transportkostenrechnung 1972 abgestellt werden. Die sich aus diesem Umstand ergebende zeitliche Verschiebung zwischen Kostenentstehung und Kostenvergütung wurde bei der Ausarbeitung der SBB-Abgeltungsvorlage bewusst in Kauf genommen. Dies um so mehr, als es sich bei der Transportkostenrechnung um eine Rechnung auf Grund von Ergebnissen und nicht von Schätzungen handelt. Die Abgeltung wurde immer als Pauschale angesehen, da der Betrag in Ermangelung anderer Grundlagen behelfsmässig auf die ungedeckten Kosten des Berufs- und Schülerverkehrs sowie des Stückgutverkehrs abgestellt wurde. Jedoch ist es möglich, die definitive Neuanpassung dieser Abgeltung nach Vorliegen des Rechnungsabschlusses 1974 vorzunehmen. Zu diesem

Zeitpunkt kann der Unterschied zu dem gemäss Transportkostenrechnung 1972 ermittelten Abgeltungsbetrag von 160 Millionen Franken ausgeglichen werden.

Hauptursache der ungünstigen finanziellen Entwicklung der SBB ist in erster Linie die Kostenexplosion, die aus der Verknappung des Arbeitsmarktes und der massiven Teuerung entstanden ist. Beide Komponenten stehen ausserhalb des Einflussbereiches der Bundesbahnen. Sekundär wirkt sich indessen auch die Stagnation des Verkehrsvolumens aus. Beim Personenverkehr ist sie eine Folge der Konkurrenzierung durch das Automobil. Der Personenwagenbestand in der Schweiz nimmt – 1972 erstmals etwas weniger stark als in den Vorjahren – weiterhin zu. Das immer grösser werdende Nationalstrassennetz dürfte die dominierende Stellung des Autos vorläufig eher noch festigen.

Im wesentlichen anlagenbedingt sind dagegen die Gründe für das nur noch geringfügige Ansteigen des Verkehrsvolumens im Güterverkehr. Hinzu kommen Stauungen im Transitverkehr an den italienischen Grenzübergängen. Für die künftige Bewältigung der Verkehrsaufgaben müssen deshalb umfangreiche Investitionen zur Leistungssteigerung und -verbesserung sowie zur Automatisierung des Betriebsablaufs vorgenommen werden. Die im Vordergrund stehenden komplexen Bauaufgaben erfordern längere Bauzeiten. Es kann deshalb nicht damit gerechnet werden, dass Rationalisierungserfolge und Mehrerträge den durch die Investitionen verursachten zusätzlichen Kosten sogleich zu folgen vermögen. Die Frage der Investitionsbedürfnisse und deren Finanzierung ist deshalb nicht nur von Jahr zu Jahr, sondern langfristig zu lösen. Neueste Studien haben ergeben, dass auf Preisbasis 1973 für einen entsprechenden Netzausbau in der nächsten Zeit mit jährlichen Bauaufwendungen von rund 1 Milliarde Franken gerechnet werden muss. Wie diese Aufwendungen finanziert werden könnten, wird gegenwärtig geprüft.

Mit diesen Ausführungen beantragen wir Ihnen, gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen und auf Grund der Artikel 26 und 85 der Bundesverfassung, den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1974 gemäss beiliegendem Beschlussentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 7. November 1973

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1974**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen vom 18. Oktober 1973 und
in eine Botschaft des Bundesrates vom 7. November 1973¹⁾,

beschliesst:

Art. 1

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1974 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 812 Millionen Franken, wovon 742 Millionen Franken zulasten der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und 70 Millionen Franken zulasten der Betriebsrechnung;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, der bei einem Ertrag von 2542 Millionen Franken und einem Aufwand von 2127,1 Millionen Franken mit einem Betriebsüberschuss von 414,9 Millionen Franken abschliesst;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, der bei einem Ertrag von 479,2 Millionen Franken und einem Aufwand von 584,2 Millionen Franken mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 105 Millionen Franken abschliesst.

Art. 2

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Er tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft.

¹⁾ BB1 1973 II 1008

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag 1974 der Schweizerischen Bundesbahnen (Vom 7. November 1973)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1973
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11810
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1973
Date	
Data	
Seite	1008-1014
Page	
Pagina	
Ref. No	10 045 910

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.