

**Botschaft  
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der  
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986**

vom 29. April 1987

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen eine Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

29. April 1987

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Aubert

Der Bundeskanzler: Buser

---

## Übersicht

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1986 der Schweizerischen Bundesbahnen weist einen Ertrag von 3903,6 Millionen und einen Aufwand von 4260,4 Millionen Franken aus. Der Fehlbetrag beläuft sich auf 356,8 Millionen Franken. Das Ergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 75,6 Millionen Franken. Mehraufwendungen von 109 Millionen (+ 2,6 %) stehen Mehrerträge von nur 33,4 Millionen Franken (+ 0,9 %) gegenüber. Die Bundesbahnen decken mit den Erträgen 91,6 Prozent ihres Aufwandes. Im Vorjahr betrug der entsprechende Wert noch 93,2 Prozent. Der Fehlbetrag wurde auf 333,2 Millionen Franken veranschlagt. Dieses Ziel verfehlten die Bundesbahnen um 23,6 Millionen Franken. Die unternehmerischen Massnahmen und Anstrengungen konnten die negative Auswirkung struktureller Probleme im Verkehrsmarkt nicht ausgleichen.

Beim Personenverkehr erzielten die Bundesbahnen mit 228,5 Millionen Reisenden einen Höchststand seit 1971. Sie konnten dieses Ergebnis dank Zunahmen im Binnenverkehr verwirklichen. Im internationalen Verkehr mussten sie dagegen Einbussen entgegennehmen. Insgesamt blieb der Ertrag des Personenverkehrs leicht über den Vorjahreswerten (+ 15,7 Mio. Franken bzw. + 1,3 %). Im Güterverkehr verharrten die Erträge auf dem Vorjahresniveau, obwohl mengenmässig eine leichte Steigerung erzielt werden konnte (+ 0,6 Mio. Gütertonnen bzw. + 1,4 %).

Mehraufwendungen entstanden hauptsächlich im Personalbereich und beim Sachaufwand. Für Investitionen wendeten die Bundesbahnen 1138,0 Millionen Franken auf. Davon entfielen 948,2 Millionen Franken zu ihren Lasten. Der Investitionsaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 127,0 Millionen Franken (+ 12,6 %). Er unterschritt damit den Voranschlag um 47,6 Millionen Franken.

## Botschaft

### 1 Allgemeiner Teil

#### 11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 7. April 1987 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1986 eingereicht. Wir berichten im folgenden über die Ergebnisse dieses Berichtsjahres. Es ist das letzte, das auf dem ersten Leistungsauftrag der SBB basiert.

Unsere Berichterstattung beschränkt sich auf die wichtigsten Zahlen. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf den Geschäftsbericht der SBB.

#### 12 Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

	Rechnung 1985	Voranschlag 1986	Rechnung 1986
Beförderte Personen (Mio.)	224,6	228,0	228,5
Einnahmen aus dem Personenverkehr (Mio. Fr.)	1191,0	1235,0	1206,7
Beförderte Gütertonnen (Mio.)	44,5	47,0	45,1
Einnahmen aus dem Güterverkehr (Mio. Fr.)	1178,7	1273,0	1178,7

Die Verkehrsentwicklung des Jahres 1986 zeichnet sich durch sehr differenzierte Ergebnisse aus. Die beiden Hauptverkehrszweige, der Personen- bzw. der Güterverkehr entwickelten sich gegenläufig. Doch auch innerhalb dieser beiden Gruppen zeigten sich unterschiedliche Tendenzen.

Die SBB beförderten im Personenverkehr 228,5 Millionen Personen. Das sind 3,9 Millionen oder 1,7 Prozent mehr als im Vorjahr und entspricht einem Höchststand seit 1971. An dieses erfreuliche Ergebnis trug in erster Linie der Binnenverkehr bei. Positiv verlief insbesondere der Verkauf der Streckenabonnemente (+ 3,0 %). Die neue Familienvergünstigung belebte zudem die Nachfrage bei den Einzelreisen. Im internationalen Verkehr nahm dagegen das Verkehrsaufkommen merklich ab (- 4,5 %). Die SBB führen diesen Trend hauptsächlich auf das Ausbleiben nordamerikanischer Touristen und den gesunkenen Dollarkurs zurück. Die Verkehrserträge des Personenverkehrs nahmen gesamthaft etwa im Rahmen der Verkehrsentwicklung auf 1206,7 Millionen Franken zu. Damit verfehlen die SBB ihr Voranschlagsziel um 28,3 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr erarbeiteten sie Mehrerträge von 15,7 Millionen Franken. Davon entfallen 13,5 Millionen Franken auf die Personenbeförderung. Das Ertragswachstum des Binnenverkehrs übertraf die Mengenzunahme. Dafür sind die Tarifmassnahmen vom Mai 1985, insbesondere aber der Verkauf des neuen Halb-Preis-Abonnementes ab November 1986 verantwortlich. Im internationalen Verkehr bildeten sich die Erträge im Ausmass der Verkehrseinbusse zurück. Der Gepäckverkehr sowie die begleiteten Motorfahrzeuge brachten 1,1 Millionen Franken mehr ein als im Vorjahr. Der Hauptanteil des Ertragswachstums ist Frequenzzunahmen am Simplon zuzuschreiben. Diese beliefen sich auf 59 Prozent.

Im Güterverkehr transportierten die SBB ein Volumen von 45,1 Millionen Tonnen. Sie erhöhten das Aufkommen gegenüber 1985 um 0,6 Millionen Tonnen (+ 1,4 %). Damit heben sich die SBB von den meisten europäischen Bahnen ab. Diese mussten im Güterverkehr Einbussen entgegennehmen. Die SBB sehen sich dank diesem vergleichsweise günstigen Ergebnis in ihren hartnäckigen Verkaufsanstrengungen belohnt. Trotz grossem Einsatz verfehlten sie ihr Voranschlagsziel um 1,9 Millionen Tonnen.

Der Wagenladungsverkehr (Cargo Rail) nahm insgesamt unterdurchschnittlich zu (+ 1 %). Die Wachstumsrate des Binnenverkehrs (+ 5,2 %) konnte die Einbussen im Export- und Transitverkehr nicht wettmachen (- 9,8 bzw. - 6,0 %). Für den Rückgang waren hauptsächlich die Transporte in den Bereichen Siderurgie, Holz sowie Früchte und Gemüse verantwortlich. So bezog die italienische Wirtschaft den Schrott vermehrt aus den USA, das Holz aus Kanada und wies ihre Lebensmitteltransporte nach dem Norden aus Leistungsgründen zunehmend der Strasse zu. Cargo Combi (Huckepack- und Containerverkehr) sowie Cargo Domizil legten in ihren Verkaufsergebnissen erfreulicherweise überdurchschnittlich zu (+ 3,3 bzw. + 4,2 %). Der Gesamtertrag des Güterverkehrs blieb mit 1178,7 Millionen Franken stabil. Die Ertragskraft des Wagenladungsverkehrs konnte mit der Verkehrszunahme Schritt halten (+ 1,3 %). Dagegen stiegen die Erträge des kombinierten Verkehrs nicht im Ausmass des Verkehrsaufkommens. Treibstoffverbilligungen und politisch bedingte Preissenkungen auf den Konkurrenzrouten verhinderten ein besseres Ergebnis. Im Cargo Domizil steht der erfreulichen Zunahme des Transportvolumens ein Ertragsrückgang von 3 Prozent gegenüber. In diesem Marktsegment herrscht ein harter Preiskampf. Die SBB räumten deshalb zur Erhaltung des Marktanteils verschiedentlich Frachtermässigungen ein.

### 13 Investitionsrechnung

Die SBB weisen in der Investitionsrechnung des Berichtsjahres Bruttoaufwendungen von 1138,0 Millionen Franken aus. Diese stiegen gegenüber 1985 um 127 Millionen Franken bzw. um 12,6 Prozent. Die SBB investierten jedoch 47,6 Millionen Franken weniger als im Voranschlag vorgesehen. Sie begründen diese Unterschreitung mit der Anwendung strenger Wirtschaftlichkeitskriterien sowie mit verschiedenen Bauverzögerungen.

131 Nach Aufwand- und Ertragsarten

	Rechnung 1985	Voranschlag 1986	Rechnung 1986
in Millionen Franken			
Material	156,1	201,4	184,7
Fremdleistungen für Bau	624,8	713,1	664,6
Honorare und übrige Fremd- leistungen	89,7	105,8	108,3
Eigenleistungen	140,4	165,3	180,4
<b>Total Aufwand</b>	<b>1011,0</b>	<b>1185,6</b>	<b>1138,0</b>
Nebenertrag	222,5	211,6	189,8
Investitionen zu Lasten der SBB	788,5	974,0	948,2
<b>Total Ertrag</b>	<b>1011,0</b>	<b>1185,6</b>	<b>1138,0</b>

Der Investitionsaufwand von 1138,0 Millionen Franken belastet die SBB nur mit 948,2 Millionen Franken oder zu 83,3 Prozent. Die verbleibende Summe von 189,8 Millionen Franken steuern gestützt auf Artikel 3 Absatz 3 des SBB-Gesetzes (SR 742.31) zur Hauptsache Dritte bei (175,9 Mio. Fr., der Rest entfällt auf verschiedene Erträge). Davon übernahm der Kanton Zürich 135 Millionen Franken im Rahmen der Verwirklichung der S-Bahn. Im Investitionsaufwand von 1138,0 Millionen Franken ist erstmals auch eine Tranche des sogenannten Zusatzbudgets "Umweltschutz" enthalten. Sie betrug 36 Millionen Franken und dient der Attraktivitätssteigerung im Personenverkehr.

Die SBB finanzierten die zu ihren Lasten fallenden Investitionen zu 53 Prozent mit Abschreibungsmitteln, zu 9 Prozent als Grossunterhalt über die Unternehmungserfolgsrechnung und zu 38 Prozent mit Aufnahme von Fremdkapital.

	Rechnung 1985	Voranschlag 1986	Rechnung 1986
	in Millionen Franken		
Anlagen und Einrichtungen	817,1	1034,3	907,1
- Bahnanlagen	759,3	960,0	851,8
- Kraftwerke	53,4	66,5	50,5
- Werkstätten	4,4	7,8	4,8
Fahrzeuge	193,9	151,3	230,9
Total	1011,0	1185,6	1138,0
davon:			
Zusatzbudget "Umweltschutz"	-	36,0	36,0

Der Grossteil der Investitionsaufwendungen entfiel auf die Bahnanlagen. Von den 851,8 Millionen Franken beanspruchten die Zürcher S-Bahn 168,2 Millionen, die Flughafenlinie Genf noch 38,9 Millionen Franken. Der allgemeine Ausbau von Linien und Anlagen auf offener Strecke belastete die Investitionsrechnung mit 167 Millionen Franken. Weitere 200 Millionen Franken investierten die SBB in den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen. Die verbleibenden Aufwendungen dienten vorwiegend der Erneuerung bestehender Anlagen. Im Bereich der Fahrzeuge setzten die SBB ein Investitionsvolumen von 230,9 Millionen Franken um. Dies entspricht rund 20 Prozent der gesamten Investitionsausgaben. Mit Mehrausgaben von 79,6 Millionen Franken überschreiten die SBB den Voranschlag erheblich. Als Gründe nennen sie in erster Linie Abweichungen vom geplanten Beschaffungs- zum tatsächlichen Ablieferungsprogramm. Die wichtigsten Investitionen im Fahrzeugsektor betrafen die Beschaffung von S-Bahn Fahrzeugen im Wert von 79,1 Millionen, von 60 neuen Pendelzügen (32,1 Mio. Fr.) und von Einheitspersonenwagen (EW IV) im Umfang von 60,2 Millionen Franken.

## 14 Unternehmungserfolgsrechnung

	Rechnung 1985	Voranschlag 1986	Rechnung 1986
in Millionen Franken			
Personalaufwand	2431,4	2539,9	2501,4
Sachaufwand	903,5	918,0	928,4
Abschreibungen	499,4	528,3	505,0
Zinsen	225,1	243,3	231,4
Grossunterhalt aus Investi- tionsaufträgen	85,2	93,0	82,3
Uebriger Aufwand	6,8	3,9	11,9
<b>Total Aufwand</b>	<b>4151,4</b>	<b>4326,4</b>	<b>4260,4</b>
Verkehrsertrag	3061,8	3187,0	3063,8
- Personenverkehr	1191,0	1235,0	1206,7
- Güterverkehr	1178,7	1273,0	1178,7
- Abgeltung gemeinwirtschaft- licher Leistungen	679,0	662,0	662,0
- Starthilfe Huckepack	13,1	17,0	16,4
Nebenertrag	510,5	487,6	483,1
Eigenleistungen für Investi- tionsrechnung	140,4	165,3	180,4
Leistungen für Lageraufträge	111,6	117,0	127,7
Uebriger Ertrag	45,9	36,3	48,6
<b>Total Ertrag</b>	<b>3870,2</b>	<b>3993,2</b>	<b>3903,6</b>
<b>Fehlbetrag</b>	<b>281,2</b>	<b>333,2</b>	<b>356,8</b>

Die Unternehmungserfolgsrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 356,8 Millionen Franken ab. Gegenüber dem Vorjahr verschlechterte sich das Ergebnis um 75,6 Millionen Franken. Budgetiert war ein Fehlbetrag von 333,2 Millionen Franken.

Die Differenz zwischen Voranschlag und Rechnung von 23,6 Millionen ist zu 12,6 Millionen Franken auf die vom Bundesrat nachträglich bewilligte höhere Teuerungszulage zurückzuführen. Zudem konnten die SBB ihre Erträge nicht im erwarteten Ausmass steigern. So stehen den geplanten Mehrerträgen von 123 Millionen tatsächlich solche von 33,4 Millionen Franken gegenüber. Diese Planabweichung konnte teilweise dadurch wettgemacht werden, dass die Aufwendungen nur um 109 Millionen, statt wie vorgesehen um 175 Millionen Franken anstiegen.



Der Verkehrsertrag nahm gegenüber 1985 um 2 Millionen Franken zu. Geplant waren 125,2 Millionen Franken. Die Abgeltung von 662 Millionen Franken wurde zum voraus vereinbart. Sie entspricht den ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs gemäss der Transportkostenrechnung, zusätzlich einer Stückguthilfe von 50 Millionen Franken. Sie wird zum letztenmal in dieser Form ausgerichtet. Das gilt auch für die Starthilfe im Huckepackverkehr. Die in der Rechnung ausgewiesenen 16,4 Millionen Franken umfassen die in einer Sonderrechnung nachkalkulierten ungedeckten Kosten dieses Verkehrs. Die Stückguthilfe wurde nach den Regeln des Leistungsauftrages 1982 letztmals ausbezahlt.

Wie bereits im Voranschlag erwartet, sank der Nebenertrag erstmals seit Jahren. Im Vergleich zum Vorjahr betrug die Einbusse 27,4 Millionen Franken. Der Voranschlag wird um 4,5 Millionen unterschritten. Für den Rückgang der Erträge waren besonders die Betriebsleistungen für andere Bahnen, die Fahrzeugvermietung und die Kundenaufträge verantwortlich. Im Bereich der kommerziellen Nutzung konnten die SBB dank gezielter Anstrengungen die Erträge weiter steigern. Die höchste Zuwachsrate erzielten sie mit 5,2 Millionen Franken oder 6,9 Prozent bei den Pachtbetrieben.

Die Höhe der Eigenleistungen für die Investitionsrechnung und die Leistungen für Lageraufträge ist abhängig vom Investitionsvolumen, dem verfügbaren Personal sowie der Teuerung. Seit 1986 belasten die SBB vermehrt bisher unberücksichtigte interne Projektierungs- und Bauleitungskosten den Bauobjekten. Dies erklärt die erhebliche Erhöhung bei den Eigenleistungen.

Der veranschlagte Gesamtaufwand wurde um 66 Millionen Franken oder 1,5 Prozent unterschritten. Besser als vorgesehen schnitten der Personalaufwand, die Zinsen und Abschreibungen sowie der Grossunterhalt ab. Der Personalaufwand beansprucht 58,7 Prozent des Gesamtaufwandes. Die Zunahme um 70 Millionen Franken gegenüber 1985 entspricht dem Teuerungsausgleich von 2,9 Prozent. Die Einsparungen aus Personalverminderungen wurden vom Einbau einer Teuerungszulage in den versicherten Ver-

dienst der Personalhilfskasse kompensiert. Der Voranschlag sah um 38,5 Millionen Franken höhere Aufwendungen vor. Die SBB beanspruchten somit trotz der vom Bundesrat nachträglich um 0,5 Prozent erhöhten Teuerungszulage weniger Mittel als geplant. Das ist darauf zurückzuführen, dass sie den im Voranschlag vorgesehenen Personalbestand nicht voll ausschöpften.

Der Sachaufwand nahm im Berichtsjahr um 24,9 Millionen Franken bzw. um 2,8 Prozent zu. Die Aufwendungen für den Unterhalt fester Anlagen und Fahrzeuge stiegen erneut. Die SBB machen dafür die laufend steigenden Betriebsanforderungen verantwortlich. Die Ueberschreitung des Voranschlages beträgt 10,4 Millionen Franken.

Der 1986 aktivierte Anlagenzugang blieb wesentlich unter dem vorgesehenen Wert. Entsprechend liegt der Abschreibungsaufwand um 23,3 Millionen Franken unter dem Voranschlag. Gegenüber 1985 nahm er aber leicht zu (5,6 Mio. Fr.). Der durchschnittliche Abschreibungssatz beträgt 3,3 Prozent des Anlagevermögens. Die Zinsen auf dem Fremdkapital veränderten sich nur unwesentlich. Sie blieben unter dem Voranschlag. Auch der Grossunterhalt für Investitionsaufträge blieb stabil.

### Personalbestand

Funktionsbereich	Rechnung	Rechnung	Unter-
	1985	1986	schied 1985/1986
im Jahresdurchschnitt			
Produktion	24787	24783	- 4
- Stationsdienst	16553	16554	+ 1
- Zugbegleitung	3191	3137	- 54
- Zugförderung	4628	4721	+ 93
- Uebrige	415	371	- 44
Bau und Unterhalt	8600	8516	- 84
- Anlagen und Einrichtungen	4395	4355	- 40
- Fahrzeuge und Schiffe	4205	4161	- 44
Bereitstellung von Material und Energie	265	265	-
Zentrale Dienste	3102	3129	+ 27
Uebrige	355	317	- 38
<b>Total</b>	<b>37109</b>	<b>37010</b>	<b>- 99</b>

Die SBB beschäftigten im Jahresdurchschnitt 37'010 Personen. Das sind 99 weniger als im Vorjahr (- 0,3 %). Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass ab 1. Juni 1986 die wöchentliche Arbeitszeit von 44 auf 42 Stunden reduziert wurde. Diese Zahlen widerspiegeln, dass die SBB nach wie vor alle Rationalisierungsmöglichkeiten auszuschöpfen versuchen. Der Anteil des Personals in Ausbildung am gesamten Personalbestand beträgt 5 Prozent oder 1'869 Personen. Die SBB geben in diesem Zusammenhang ihrer Besorgnis Ausdruck, dass die Nachwuchsrekrutierung quantitativ und qualitativ immer schwieriger wird. Zudem ist die allgemeine Arbeitsmarktsituation, besonders in den Agglomerationen Zürich und Genf, prekär.

## 15 Bilanz

	Rechnung 1985	Rechnung 1986	Unter- schied 1985/1986
in Millionen Franken			
Aktiven	9881,2	10199,5	+ 318,3
- Anlagevermögen	8057,5	8425,6	+ 368,1
- Umlaufvermögen (einschl. transitorische Aktiven)	1098,1	1047,1	- 51,0
- Zu tilgender Aufwand (PHK)	725,6	726,8	+ 1,2
Passiven	10162,4	10556,3	+ 393,9
- Eigenkapital	3000,0	3000,0	-
- Fremdkapital	7162,4	7556,3	+ 393,9
- Feste Verbindlichkeiten	4617,6	4863,5	+ 245,9
- Laufende Verbindlichkeiten (einschl. transitorische Passiven)	1819,2	1966,0	+ 146,8
- Aufgelaufene Verpflich- tungen PHK	725,6	726,8	+ 1,2
Passivsaldo	281,2	356,8	+ 75,6
Fehlbetrag der Pensions- und Hilfskasse (PHK) (kapitalisierte Zinsverpflich- tungen)	2403,4	2517,6	+ 114,2

Die Bilanzsumme nahm um 393,9 Millionen Franken zu. Sie beläuft sich per Ende 1986 auf 10556,3 Millionen Franken.

Das Anlagevermögen umfasst neben den eigentlichen Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen auch im Bau befindliche Anlagen, vorsorglich erworbene Liegenschaften und Beteiligungen. Die Zunahme des Erstellungswertes der Anlagen blieb mit 256,8 Millionen Franken relativ gering. Da in diesem Bereich Abschreibungen von 423,7 Millionen anfielen, ging der Bilanzwert um 166,9 Millionen Franken zurück. Dagegen wuchs der Bestand der im Bau befindlichen Anlagen infolge verschiedener unvollendeter Grossbauten auf 1921,4 Millionen Franken. Das gesamte Anlagevermögen nahm um 368,1 Millionen Franken zu. Es beläuft sich nunmehr auf 8425,6 Millionen Franken, was etwas mehr als 80 Prozent der Aktiven ausmacht.

Bei den Passiven vermehrte sich das Fremdkapital einschliesslich der transitorischen Passiven um 393,9 Millionen Franken. Das Verhältnis des Eigenkapitals zum Fremdkapital verschlechterte sich von 1 : 2,3 im Vorjahr auf 1 : 2,5 im Berichtsjahr. Die festen Verbindlichkeiten setzen sich zusammen aus Darlehen des Bundes (32 %), Depotscheinen der Pensions- und Hilfskasse (67 %) und übrigen Darlehen (1 %). Die Schuld gegenüber der Pensions- und Hilfskasse wuchs um 200 Millionen, der Darlehensbestand des Bundes um 60 Millionen Franken. Dagegen wurden verschiedene Darlehen im Umfang von 14,1 Millionen Franken zurückbezahlt. Die SBB beschaffen das Kapital für die laufenden Verpflichtungen hauptsächlich über die Kontokorrente mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung und den Sozialeinrichtungen sowie über die Guthaben der unternehmungseigenen Sparkasse. Die aufgelaufenen Verpflichtungen PHK stellen den Gegenposten zu dem unter den Aktiven ausgewiesenen zu tilgenden Aufwand (PHK) dar.

## 16 Kapitalflussrechnung

Als Ergänzung zu Unternehmungserfolgsrechnung und Bilanz gibt die nachstehende Aufstellung in geraffter Form einen Ueberblick über Herkunft und Verwendung der finanziellen Mittel im Berichtsjahr.

<u>Herkunft der Mittel</u>	in Millionen Franken	
Selbstfinanzierung:		
Zunahme des Abschreibungsbestandes		423,7
Fremdfinanzierung:		
Depotscheine PHK	200,0	
Darlehen Bund	60,0	
Zunahme laufende Verpflichtungen (Saldo)	<u>146,8</u>	406,8
Andere Mittelzugänge:		
Bestandesabnahme bei Beteiligungen und Partnervorschüssen	4,7	
Abnahme Umlaufvermögen (Saldo)	50,9	
Fehlbetragsdeckung 1985 durch den Bund	<u>281,2</u>	<u>336,8</u>
<u>Gesamtzugang an Mitteln</u>		<u>1167,3</u>
<u>Verwendung der Mittel</u>		
Vermehrung des Anlagevermögens:		
Anlagen, Einrichtungen, Fahrzeuge	256,8	
Im Bau befindliche Anlagen	527,7	
Vorsorglich erworbene Liegenschaften	<u>11,9</u>	796,4
Abnahme feste Verbindlichkeiten		14,1
Fehlbetrag des Jahres 1986		<u>356,8</u>
<u>Total Verwendung der Mittel</u>		<u>1167,3</u>

## 2 Besonderer Teil

### 21 Die Entwicklung des Unternehmungsergebnisses im allgemeinen

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1986 der SBB schliesst bei einem Ertrag von 3,90 Milliarden und einem Aufwand von 4,26 Milliarden Franken mit einem Fehlbetrag von 356,8 Millionen Franken ab. Das Rechnungsergebnis verschlechtert sich gegenüber dem Vorjahr um 75,6 Millionen Franken. Die SBB haben diese negative Entwicklung bereits im Voranschlag 1986 und in ihren Mittelfristplänen angekündigt. Damit wird die seit der Einführung des Leistungsauftrages 1982 stets anhaltende Verbesserung der Ergebnisse erstmals wieder unterbrochen:

Fehlbetrag 1982	498 Millionen Franken
1983	432 Millionen Franken
1984	304 Millionen Franken
1985	281 Millionen Franken
1986	357 Millionen Franken

Gegenüber dem Voranschlag 1986 weicht das Ergebnis aufwandseitig um 1,5 Prozent, ertragsseitig um 2,2 Prozent ab. Dies ergibt eine Differenz zum veranschlagten Fehlbetrag von rund 7,1 Prozent. Damit bewegt sich die Budgetabweichung im Rahmen einer auch in der Privatwirtschaft üblichen Unsicherheitszone.

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade der einzelnen Verkehrsarten gemäss Transportkostenrechnung zeigt folgendes Bild:

	<u>Kostendeckungsgrad %</u>		
	1983	1984	1985
Personenfernverkehr (inkl. Gepäck)	90	93	96
Regionaler Personenverkehr 1)	28	24	24
Wagenladungsverkehr (Cargo Rail und Container)	72	72	67
Huckepackverkehr 1)	53	60	60
Stückgutverkehr (Cargo Domizil) 1)	36	41	44

1) Ohne Abgeltung bzw. Starthilfe

Die Erwartungen der SBB über die Entwicklungsmöglichkeiten im Güterverkehr erwiesen sich als zu optimistisch. Der Vergleich mit ausländischen Bahnen zeigt jedoch, dass sich die Marktverhältnisse im Güterverkehr ganz allgemein zu Ungunsten der Schiene entwickelt haben. Unter diesem Gesichtswinkel ist das leichte Ansteigen des Transportvolumens bei konstanten Erträgen als Zeichen einer erfolgreichen Marktbearbeitung zu werten. Der Bundesrat hofft, dass sich die Marktstellung der SBB im Güterverkehr wieder verstärken lässt. Der Bund unterstützt die SBB in diesen Bestrebungen über den Vollzug des Treibstoffzollgesetzes (SR 725.116.2). Für Cargo Rail (Wagenladungsverkehr) besonders wichtig ist die Förderung des Baus von Anschlussgleisen. Das Bundesamt für Verkehr sicherte denn auch während des Jahres 1986 aufgrund der Verordnung über die Beiträge an private Anschlussgleise (SR 742.141.51) finanzielle Mittel im Umfang von 9,7 Millionen Franken zu. Davon entfallen rund 80 Prozent auf Unternehmungen, die ans SBB-Netz angeschlossen sind. Zurzeit werden weitere 50 Projekte bearbeitet. Es ist zu erwarten, dass die im Voranschlag der Eidgenossenschaft eingestellten Mittel von 15 Millionen Franken im laufenden Jahr voll beansprucht werden.

Der Leistungsauftrag 1987 (AS 1987 266; SR 742.37) weist den Huckepackverkehr dem gemeinwirtschaftlichen Unternehmensbereich zu. Diese Massnahme soll die weitere Förderung dieses Verkehrs erleichtern. Indem nunmehr der Bund die Huckepackleistungen bestellt, können vermehrt verkehrs- und umweltpolitische Zielsetzungen die Angebotsgestaltung beeinflussen. Den SBB entstehen dadurch keine materiellen Einbussen, da ihnen die ungedeckten Kosten abgegolten werden. Bereits haben diese im Verlauf des Berichtsjahres eine weitere bemannte Huckepackverbindung ab Rielasingen nach Mailand eröffnet.

Die 1986 beförderten Personen (228,5 Mio.) stellen einen Höchststand seit 1971 dar. Das zeigt, dass SBB und Bund mit der angestrebten Förderung des Personenverkehrs richtige Schritte unternehmen. Insbesondere nimmt der Bundesrat von der erfreulichen Tatsache Kenntnis, dass die als flankierende Massnahme gedachten Tarifierleichterungen erfolgreich sind. Ueber den vermehrten Absatz von Streckenabonnements haben wir bereits berichtet (Ziff. 12). Im weiteren konnten die SBB das Halb-Preis-Abonnement schon mehr als 500'000 mal absetzen. Der Bundesrat ist sich jedoch bewusst, dass der Verkauf dieser Abonnements allein nichts zur Verwirklichung seiner umweltpolitischen Ziele beiträgt. Deshalb gibt er der Hoffnung Ausdruck, dass die Käufer des Abonnementes nicht so sehr zusätzliche Fahrten unternehmen, sondern vermehrt das öffentliche anstelle des privaten Verkehrsmittels benutzen werden. Die SBB müssen zudem alles daran setzen, die Abonnenten so von ihrem Angebot zu überzeugen, dass die derzeitigen hohen Absatzziffern auch in den nächsten Jahren anhalten werden. Die im Geschäftsbericht erwähnten mannigfaltigen Aktivitäten im Personenverkehr zeigen, dass die SBB die notwendigen Massnahmen treffen, um dieser Anforderung gerecht zu werden. Von den verschiedenen Marktbearbeitungsmassnahmen sei besonders auf die am nächsten Fahrplanwechsel in Kraft tretenden zusätzlichen Zugleistungen hingewiesen. Die Erfahrung lehrt allerdings, dass der Verkehrsmarkt auf solche Massnahmen in der Regel erst nach einer gewissen Einführungszeit reagiert. Deshalb ist mit einer zeitlich verzögerten Wirkung auf das Verkehrsaufkommen zu rechnen. Das wird das von den SBB zu verantwortende finanzielle Ergebnis im Personenfernverkehr vorübergehend beeinträchtigen. Die Mehraufwendungen im regionalen Personenverkehr dagegen gilt der Bund ab.



Die unternehmerischen Bemühungen der SBB beschränken sich nicht auf ihr Angebot. Unternehmungsinterne Rationalisierungsbestrebungen zeigen auch aufwandseitig Auswirkungen. Zwar ist das Aktionsprogramm 1982-1984 ausgelaufen. Die SBB haben es jedoch in die ordentliche Unternehmungsführung integriert. Seine Massnahmen beeinflussen nach wie vor das Rechnungsergebnis. Die SBB beziffern die jährliche Ersparnis auf 36 Millionen Franken. Weiterführende Projekte in den Bereichen Cargo Rail, Cargo Domizil und Rapid sowie Produktivitätssteigerungen in den Werkstätten bewirkten im Jahr 1986 Ergebnisverbesserungen von insgesamt 90 Millionen Franken. Ebenfalls aus dem Aktionsprogramm hervorgegangen sind unternehmerische Massnahmen, die derzeit verwirklicht werden: die Intensivierung der Liegenschaftsbewirtschaftung, die Systematisierung des Controllings, die neue Fahrausweiskontrolle, die Optimierung des Materialwesens und die Erarbeitung eines Kennziffernsystems für die Früherkennung von Problemen.

Der Erfolg dieser Rationalisierungsbemühungen zeigt sich am deutlichsten im Personalsektor. Trotz Arbeitszeitverkürzung und trotz steigenden Anforderungen im Betriebsablauf ist der Personalbestand weiter gesunken.

Die Gegenüberstellung dieser vielfältigen unternehmerischen und politischen Massnahmen mit den tatsächlichen Unternehmungsergebnissen bekräftigt die Aussage des Bundesrates in der Botschaft zum Leistungsauftrag 1987 an die SBB (BBl 1985 III 658), wonach die Fehlbeträge nicht in erster Linie mangelnden unternehmerischen Fähigkeiten der SBB zugeschrieben werden können. Dank der Verabschiedung des neuen Leistungsauftrages durch die eidgenössischen Räte werden die künftigen

Rechnungsergebnisse die unternehmerische Verantwortung der SBB über eine klare und realisierbare Zielvorgabe besser wiedergeben. Der Bundesrat wird dem Parlament jeweils ein Unternehmungsziel unterbreiten, das die Bemühungen der SBB zur Hebung der Wirtschaftlichkeit aufrecht erhält. Zurzeit arbeitet die Bundesverwaltung zusammen mit den SBB die Vollzugsbestimmungen zum Leistungsauftrag aus, die diese Zielsetzung nachhaltig unterstützen sollen.

Die verstärkte betriebswirtschaftliche Ausrichtung der SBB widerspricht den umweltpolitischen Anforderungen nicht. Wirksame Rationalisierungsbestrebungen geben den SBB Mittel in die Hand, die sie vermehrt dort einsetzen können, wo die Marktverhältnisse erfolgsversprechend sind und somit die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens möglich erscheint. Die eidgenössischen Räte besitzen überdies die Kompetenz, den SBB gezielt umweltpolitische Aufgaben zu übertragen. Sie müssen deren finanzielle Konsequenzen jedoch abgelten.

Der Leistungsauftrag 1987 schafft den SBB die Rahmenbedingungen, um sich auf dem Verkehrsmarkt behaupten zu können. Die Tarifmassnahmen sollten die Marktposition kurzfristig stärken, um zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele des Bundes beizutragen. Diese beiden Massnahmen werden jedoch nur dann längerfristig erfolgreich sein, wenn das Konzept BAHN 2000 in der vom Bundesrat und vom Parlament vorgesehenen Weise verwirklicht werden kann. Es ist längerfristig die unabdingbare Voraussetzung dafür, die Marktchancen der SBB den übrigen Konkurrenten anzupassen. Der Bundesrat ist davon überzeugt, dass die erhöhte Attraktivität des Bahnangebotes zusammen mit einem wachsenden Umweltbewusstsein zwei Politikbereiche nachhaltig beeinflussen wird. So erwartet er dank der Konkurrenzfähigkeit des Konzeptes einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Umweltqualität. Zudem werden die SBB ihre Ertragslage verbessern können. Dies wird sich in höheren Beiträgen der SBB an die Infrastruktur äussern und den Bundeshaushalt entsprechend entlasten.

Die Verfassungsartikel der koordinierten Verkehrspolitik werden die Grundlage dafür bilden, diese verschiedenen Einzelmassnahmen mit den weiteren verkehrspolitischen Vorhaben zu einem umfassenden und in sich abgestimmten Gesetzeswerk zusammenzufassen.

Weder die unternehmerischen noch die verkehrspolitischen Massnahmen allein vermögen die weitere Entwicklung der SBB positiv zu beeinflussen. Eine wesentliche Voraussetzung bilden nach wie vor Mitarbeiter, die engagiert für ihre Unternehmung eintreten. In diesem Sinne möchte der Bundesrat die Gelegenheit benutzen, den leitenden Organen und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB für die geleistete Arbeit und den grossen Einsatz während des ganzen Jahres bestens zu danken.

### **3            Finanzielle Auswirkungen**

Der Fehlbetrag der SBB wird vom Bund jeweils im Folgejahr gedeckt. In den Voranschlag 1987 des Bundes wurde der von den SBB für 1986 budgetierte Fehlbetrag von 333 Millionen aufgenommen. Da der effektive Fehlbetrag der SBB nun 357 Millionen beträgt, wird im laufenden Jahr ein Nachtragskredit von 24 Millionen Franken erforderlich.

### **4            Rechtsgrundlagen**

Nach Artikel 7 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) müssen Jahresrechnung und Geschäftsbericht der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreitet werden.

Im weiteren weisen Artikel 7 Buchstabe e. sowie Artikel 16 Absatz 2 dem Parlament die Befugnis zu, über die Deckung des Fehlbetrages zu beschliessen. Diese beiden Bestimmungen wurden mit der Aenderung vom 9. Oktober 1986 des SBB-Gesetzes zwar auf den 1. Januar 1987 aufgehoben (AS 1987 263). Für die Rechnung 1986 bleiben jedoch die ursprünglichen Bestimmungen massgebend.

1909

# **Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986**

*Entwurf*

vom

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf Artikel 7 Buchstaben c und e des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944<sup>1)</sup> über die Schweizerischen Bundesbahnen,  
nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986,  
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 7. April 1987 an den Bundesrat  
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 29. April 1987<sup>2)</sup>,  
*beschliesst:*

## **Art. 1**

Die Jahresrechnung 1986 und die Bilanz auf 31. Dezember 1986 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

## **Art. 2**

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 wird genehmigt.

## **Art. 3**

Der Passivsaldo des Rechnungsjahres 1986 von 356 824 323 Franken wird aus allgemeinen Bundesmitteln gedeckt (Art. 16 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen).

## **Art. 4**

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

1909

<sup>1)</sup> SR 742.31 (bis 31. Dez. 1986 gültige Fassung)

<sup>2)</sup> BBl 1987 II 697

## **Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 vom 29. April 1987**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	87.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987
Date	
Data	
Seite	697-717
Page	
Pagina	
Ref. No	10 050 379

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.