

5661**Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen

(Vom 26. Juli 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Vorschriften über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen waren bis zur Verstaatlichung einiger Hauptbahnen ausschliesslich in den Konzessionen enthalten. Durch das Tarifgesetz vom 27. Juni 1901 (AS 18, 790) sind dann besondere Vorschriften über das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen erlassen worden. Während des ersten Weltkrieges wurde den Eisenbahnen durch verschiedene Vollmachtenbeschlüsse des Bundesrates gestattet, sogenannte Kriegstaxzuschläge zu erheben, die nach Beendigung des Krieges mit dem Erlass des Bundesbeschlusses vom 25. Juni 1920, betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 36, 396), in die ordentliche Gesetzgebung überführt wurden. Schon bei Erlass dieses Beschlusses wurde darauf hingewiesen, dass die in den Konzessionen und im Tarifgesetz enthaltenen Grundsätze über die Tarifbildung den veränderten Verhältnissen nicht mehr entsprechen, weshalb denn auch in Artikel 5 des Beschlusses der Bundesrat ausdrücklich beauftragt worden ist, sobald es die Verhältnisse gestatten würden, der Bundesversammlung die nötigen Vorlagen zur endgültigen Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 und der Konzessionen der Privatbahnen zu unterbreiten.

Am 16. Dezember 1930 ist ausserdem von Herrn Nationalrat Gelpke folgendes Postulat eingereicht worden:

«Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob sich nicht eine Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1901 betreffend das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen rechtfertige, angesichts des Umstandes, dass die bestehenden gesetzlichen tarifarischen Grundlagen nicht mehr genügen.»

In der Absicht, die Aufstellung neuer, das Tarifgesetz ersetzender Tarifbildungsvorschriften zu vereinfachen, hat der Bundesrat in seinem Entwurf vom 24. November 1936 (BBl 1936, III, 348) für ein neues Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen eine Bestimmung aufgenommen, wonach, statt wie bisher die Bundesversammlung, der Bundesrat neue Tarifbildungsgrundsätze für die Bundesbahnen aufstellen sollte. Die Beratung dieses Gesetzesentwurfes durch die Bundesversammlung hat sich in der Folge stark verzögert. Der Bundesrat war deshalb während des zweiten Weltkrieges erneut gezwungen, den Eisenbahnunternehmungen durch den auf dem Vollmachtenwege erlassenen Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1943 erstmals die von ihnen beantragte, der Kostenverteuerung allerdings nur in bescheidenem Masse Rechnung tragende Tarifierhöhung zu ermöglichen. Diese ist bei den Bundesbahnen und den meisten konzessionierten Eisenbahnunternehmungen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr am 1. April, für den Tier- und Güterverkehr am 1. März 1944 durchgeführt worden.

Am 23. Juni 1944 hat die Bundesversammlung das Bundesgesetz über die Bundesbahnen angenommen und darin auch entsprechend dem erwähnten Vorschlag des Bundesrates, die Aufstellung der Tarifbildungsgrundsätze dem Bundesrat übertragen (Art. 7, lit. a), wobei sie selbst diese nur noch zu genehmigen hatte. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes am 1. Januar 1946 (AS 61, 785) war daher die formelle Voraussetzung für den Erlass neuer Grundsätze für die Tarifbildung der Bundesbahnen durch den Bundesrat gegeben. Damit hielt die Verwaltung der Bundesbahnen den Zeitpunkt für gekommen, eine grundlegende Reform ihrer Tarife vorzubereiten. Während die Neugestaltung der Personentarife rasche Fortschritte machte und die bezüglichen Anträge der Bundesbahnen und der am direkten Verkehr beteiligten konzessionierten Transportunternehmungen am 3. Juli 1947 von der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmungen und der Verkehrsinteressenten gutgeheissen wurden, begegneten die Vorschläge für die Gütertarifreform grösseren Schwierigkeiten. Es ist dies auch begreiflich, sind doch Änderungen an den Gütertarifen für die Volkswirtschaft unseres Landes von ungleich grösserer Bedeutung als die Personentarife.

Inzwischen war aber die Kostenverteuerung weiter fortgeschritten, weshalb die Bundesbahnen und die konzessionierten Transportanstalten den Bundesrat um die Bewilligung einer weiteren Erhöhung ersuchten. Da jedoch die Beratungen über die Gütertarifreform noch nicht abgeschlossen waren, und somit die Eisenbahnen noch keine Vorschläge für die materielle Gestaltung der neuen Grundsätze über die Tarifbildung unterbreiten konnten, blieb nichts anderes übrig, als durch einen zweiten Vollmachtenbeschluss vom 24. März 1947 (AS 63, 208) die durch den Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1943 eingeführten Taxzuschläge im Sinne der Vorschläge der Eisenbahnunternehmungen noch etwas zu erhöhen. Immerhin wurde der Wortlaut des neuen Vollmachtenbeschlusses so gewählt, dass es möglich war, wenigstens die neuen Personentarife auf 1. Februar 1948 einzuführen, während bei Gepäck-, Expressgut-

Tier- und Gütertarifen auf den gleichen Zeitpunkt eine integrale Erhöhung ohne Änderung ihrer Struktur vorgenommen wurde.

Der Vollmachtenbeschluss vom 24. März 1947 über die Erhebung von Taxzuschlägen bei den Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen ist bis zum 31. Dezember 1949 befristet worden, in der Meinung, dass es möglich sein werde, bis zu diesem Zeitpunkt neue allgemeine Grundsätze über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmen aufzustellen. Wohl sind seither die Verhandlungen über die Neugestaltung der Gütertarife im Schosse der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmen und der Verkehrsinteressenten weitergeführt worden, jedoch ohne dass es gelungen wäre, sie bis heute abzuschliessen. Über die bereinigten Entwürfe des von der Kommerziellen Konferenz eingesetzten Ausschusses wird erst an der Sitzung vom 1. September 1949 Beschluss gefasst werden. Da zudem die äusserst umfangreichen Vorarbeiten für die Inkraftsetzung neuer Gütertarife längere Zeit in Anspruch nehmen werden, wird es leider nicht möglich sein, deren Neugestaltung, wie vorgesehen, auf den 1. Januar 1950 zu verwirklichen. Ausserdem werden gegenwärtig noch Verhandlungen mit den Bundesbahnen und den konzessionierten Eisenbahnunternehmen über die Frage der Verkehrsteilung unter ihnen geführt, die noch längere Zeit in Anspruch nehmen werden.

Wir sehen uns daher mit Rücksicht auf den Ablauf der Gültigkeitsdauer des Vollmachtenbeschlusses vom 24. März 1947 genötigt, eine neue vorübergehende Rechtsgrundlage für die gegenwärtig von den Eisenbahnen angewendeten Tarife zu schaffen. Gesetzgebungstechnisch hätte die einfachste Lösung hierfür wohl darin bestanden, den gegenwärtig geltenden und am 31. Dezember 1949 ablaufenden Bundesratsbeschluss wiederum auf dem Vollmachtenwege um etwa ein halbes Jahr zu verlängern. Die in Artikel 2 des Bundesbeschlusses vom 6. Dezember 1945 über den Abbau der ausserordentlichen Vollmachten des Bundesrates (AS 61, 1049) für den Erlass neuer Vollmachtenbeschlüsse vorgesehenen Voraussetzungen wären in diesem Fall an sich wohl erfüllt. In der Absicht jedoch, mit dem Abbau der ausserordentlichen Vollmachten ernst zu machen, erachten wir es für angezeigt, für die gegenwärtig von den Eisenbahnen angewendeten Tarife auf 1. Januar 1950 eine neue Rechtsgrundlage in der ordentlichen Gesetzgebung zu schaffen. Die Wahl dieses Vorgehens ist uns dabei um so leichter gefallen, als die Überführung des genannten Vollmachtenbeschlusses in die ordentliche Gesetzgebung, wie wir nachstehend zu Artikel 4 des vorliegenden Beschlussesentwurfes noch näher ausführen werden, auf dem Wege eines, dem Referendum nicht unterstellten, einfachen Bundesbeschlusses möglich ist. Ausserdem bietet sich auf diesem Wege Gelegenheit, in gleicher Weise wie für die Bundesbahnen auch den Erlass neuer allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der konzessionierten Eisenbahnunternehmen dem Bundesrat zu übertragen, damit so die Grundsätze für die Tarifbildung aller schweizerischen Eisenbahnunternehmen in einem einheitlichen Bundesratsbeschluss aufgestellt werden können. Auf die Zweckmässigkeit dieses Vor-

gehens werden wir bei den Bemerkungen zu Artikel 1 unseres Beschlussesentwurfes noch einlässlicher zu sprechen kommen.

Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen des Beschlussesentwurfes

Zu Art. 1

Die Übertragung der Zuständigkeit zum Erlass der allgemeinen Tarifbildungsgrundsätze für die Schweizerischen Bundesbahnen an den Bundesrat ist, wie bereits erwähnt wurde, schon durch Artikel 7, lit. a, des neuen Bundesbahngesetzes vorgenommen worden. Die Bestätigung dieser Ermächtigung in Artikel 1, Absatz 1, des neuen Bundesbeschlusses erachten wir für angezeigt, weil nämlich aus Artikel 7, lit. a, des Bundesbahngesetzes die Zuständigkeit des Bundesrates nur indirekt hervorgeht, indem dort bestimmt wird, dass der Bundesversammlung die «Genehmigung der vom Bundesrat aufzustellenden allgemeinen Grundsätze über die Tarifbildung» zustehe.

Nachdem die Notwendigkeit einer Revision der im Tarifgesetz und in den Konzessionen aufgestellten Vorschriften über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen schon seit Jahren immer wieder hervorgehoben und als dringlich erklärt worden ist, soll nunmehr nicht mehr lange zugewartet werden. Aus diesem Grunde wird in Absatz 1 der Bundesrat beauftragt, bis spätestens 31. Dezember 1950 diese allgemeinen Tarifbildungsgrundsätze aufzustellen.

Diese Ermächtigung des Bundesrates zur Aufstellung der Tarifbildungsgrundsätze der Bundesbahnen ist im Bundesbahngesetz auf Anregung der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen vorgesehen worden. Zur Begründung dieses Vorgehens ist seinerzeit in der Botschaft vom 24. November 1936 (BBl 1936, III, 318) zum Entwurf für das neue Bundesbahngesetz folgendes ausgeführt worden:

«Wir sind mit der Verwaltung der Bundesbahnen der Ansicht, dass das Tarifwesen grundsätzlich kein Gegenstand ist, der sich für die Bearbeitung in einem grossen Gremium wie der Bundesversammlung und auf dem Wege eines Gesetzes eignet. Deshalb sehen wir für die Zukunft vor, dass der Bundesrat die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung aufstellen werde, wobei, in Anbetracht der besondern Wichtigkeit dieser Materie für alle Zweige der schweizerischen Volkswirtschaft, der Bundesversammlung das Recht vorbehalten sein soll, diese Grundsätze zu genehmigen. Angesichts der Konzentration der Verantwortung für die Finanzen der Bundesbahnen beim Bundesrat wäre es auch sehr schwer verständlich, wenn er nicht dieses wichtige Gebiet in massgebender Weise ebenfalls sollte beeinflussen können.»

Diese Begründung trifft zweifelsohne auch für den Erlass der Vorschriften über die Tarifbildung der konzessionierten Eisenbahnen zu. Wohl trägt zwar der Bundesrat nicht oder nicht im gleichen Umfang die Verantwortung für die Finanzen der Privatbahnen, er ist aber mit dem Vollzug der Subventions-

gesetze für diese Unternehmungen beauftragt und beschliesst gemäss Artikel 1 des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919, über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (AS 36, 17), über die Gewährung von Elektrifikationsdarlehen, sowie gemäss Artikel 4 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmungen (AS 55, 1277) über die Art und den Umfang der Bundeshilfe an die einzelnen notleidenden Transportunternehmungen.

Dazu kommt, dass in zahlreichen Konzessionen die Privatbahnen zur Anwendung des SBB-Taxschemas verpflichtet sind. Das Taxschema der Bundesbahnen wird ausserdem auch noch von andern am direkten Verkehr beteiligten Privatbahnen als Tarifschema angewendet, obschon in ihren Konzessionen besondere Taxansätze vorgesehen sind. Diese enge tarifarische Bindung mit den Bundesbahnen ist ein Grund mehr dafür, die Kompetenz zum Erlass der Grundsätze für die Tarifbildung der konzessionierten Eisenbahnen ebenfalls dem Bundesrat zu übertragen. Dies soll nun durch die Bestimmung in Absatz 2 des Artikels 1 des Beschlussesentwurfes geschehen. Da jedoch die Verhältnisse bei den konzessionierten Eisenbahnen sehr mannigfaltige sind, und deshalb auch die Konzessionsbestimmungen über die Tarifgestaltung notwendigerweise vielfach voneinander abweichen, kann es sich bei der Aufstellung der Tarifbildungsgrundsätze für die Unternehmungen nicht um einen vollständigen Ersatz der konzessionsmässigen Tarifbestimmungen handeln. Auch in den Tarifvorschriften der Konzessionen liegen z. T. konzessionsmässige Rechte der Eisenbahnen, die, solange die Konzessionen dauern, nicht ohne weiteres eingeschränkt oder aufgehoben werden können. Ausserdem wird es nach der herrschenden Rechtslehre über die rechtliche Natur der Eisenbahnkonzession nicht möglich sein, den konzessionierten Eisenbahnunternehmungen über ihre bisherigen konzessionsmässigen Auflagen hinaus in den Tarifbildungsgrundsätzen neue tarifarische Verpflichtungen von finanzieller Tragweite aufzuerlegen. Von den in den Konzessionen enthaltenen Tarifvorschriften sollen deshalb die für die Privatbahnen aufgestellten Tarifbildungsgrundsätze nur soweit abweichen dürfen, als dadurch keine konzessionsmässigen Rechte verletzt werden.

Weil es sich bei dem im Entwurf vorliegenden Bundesbeschluss darum handelt, den Vollmachtenbeschluss vom 24. März 1947 über die Erhebung von Taxzuschlägen in die ordentliche Gesetzgebung überzuführen, stellt sich aber noch die Frage, ob in Absatz 2 die konzessionierten Schiffsverkehrsunternehmungen nicht auch erwähnt werden sollten. Dies ist nicht notwendig, weil die Konzessionen der Schiffsverkehrsunternehmungen gestützt auf Artikel 8 des Postverkehrsgesetzes vom 2. Oktober 1924 (AS 41, 329) vom Post- und Eisenbahndepartement erteilt und damit auch von diesem in den Konzessionen die für die Schiffsverkehrsunternehmungen geltenden Vorschriften über die Tarifbildung aufgestellt werden. Die besondern Verhältnisse bei den Schiffsverkehrsunternehmungen bringen es zudem mit sich, dass auf sie die für die Eisenbahnen geltenden Tarifbildungsgrundsätze nicht ohne weiteres angewendet werden

können. Soweit dies für die am direkten Verkehr beteiligten Schifffahrtsunternehmungen jedoch notwendig ist, wird im künftigen Bundesratsbeschluss über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen zu bestimmen sein, wie weit seine Bestimmungen auch auf die konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen Anwendung finden sollen.

Wie die Tarifbildungsgrundsätze für die Bundesbahnen und für die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen einheitlich durch den Bundesrat aufgestellt werden sollen, so sollen diese gemäss Absatz 3 auch gemeinsam der Genehmigung durch die Bundesversammlung unterliegen. Hiefür sprechen die gleichen Gründe, wie sie schon in den bereits zitierten Ausführungen unserer Botschaft zum Bundesbahngesetz angeführt worden sind.

Zu Art. 2

Die in Absatz 1 enthaltenen Ansätze für die Tariferhöhungen, die über die bestehenden gesetzlichen und konzessionsmässigen Höchsttaxen hinaus vom Bundesrat bewilligt werden können, entsprechen genau den Ansätzen, wie sie in Artikel 1 des Vollmachtenbeschlusses vom 24. März 1947 enthalten sind.

Die Grundlage für die Bemessung dieser Ansätze bilden nicht die vor dem Kriege tatsächlich erhobenen Tarife, sondern die gesetzlichen und konzessionsmässigen Höchsttaxen. Diese sind für die Bundesbahnen im Tarifgesetz von 1901 und im Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 festgelegt und standen im Jahre 1939 mit Bezug auf die Gütertarife wesentlich über den tatsächlich von ihnen erhobenen Taxen. Aus diesem Grunde konnten denn auch die Tariferhöhungen im Güterverkehr für die Bundesbahnen niedriger angesetzt werden als für die privaten Transportanstalten, die bei Ausbruch des 2. Weltkrieges ihre in den Konzessionen und im Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 festgesetzten Höchsttaxen in den zur Anwendung gelangenden Tarifen bereits nahezu voll ausgenützt hatten. Bei den Personentarifen sind die zulässigen Erhöhungen für die Bundesbahnen und die privaten Transportanstalten besonders deshalb verschieden hoch angesetzt worden, um den letzteren die Möglichkeit zu geben, die Grundtaxen der Bundesbahnen auch nach der im Rahmen der Personentarif-Reform durch die Einrechnung des Schnellzugzuschlages vorgenommenen Erhöhung übernehmen zu können, obschon die meisten von ihnen vorher keine Schnellzugzuschläge erhoben hatten.

Die Ansätze für die zulässigen Taxerhöhungen sind keine absoluten Werte, sondern Durchschnittszahlen. Deshalb war es auch möglich, die Neugestaltung der Personentarife auf 1. Februar 1948 einzuführen, die zufolge der verschärften Staffelung des Normaltarifs und der Abschaffung des Schnellzugzuschlages auf kürzere Entfernungen grössere und auf längere Distanzen kleinere oder überhaupt keine Tariferhöhungen, ja zum Teil sogar Ermässigungen brachte. Eine stärkere Erhöhung erfuhren, ebenfalls auf kürzere Entfernungen, in erster Linie die Abonnemente. Diese den veränderten Verhältnissen, d. h. der Konkurrenzlage sowie der Betriebskostenstruktur der Eisenbahnen besser Rechnung

tragende Neugestaltung der Personentarife entspricht aber unter Zugrundelegung eines gleich bleibenden Verkehrsvolumens einer durchschnittlichen Tarifierhöhung gegenüber den Vorkriegstarifen von nicht mehr als ca. 15 %. Auch für die Gütertarife ist die Tarifierhöhung vom 1. Februar 1948 nicht einheitlich festgelegt worden. Durch die Erhöhung der Minimaltaxe von 60 auf 80 Rp. pro Stückgutendung sowie dadurch, dass der Zuschlag auf höchstens 10 % der sich bei einer Entfernung von 150 km ergebenden Fracht beschränkt wurde, sind auch die Gütertarife im Nahverkehr stärker erhöht worden als im Fernverkehr. Unter Zugrundelegung eines gleichbleibenden Verkehrsvolumens beträgt deshalb auch bei den Gütertarifen die durchschnittliche Erhöhung gegenüber den Vorkriegstarifen nicht mehr als ca. 15 %, obschon der gesetzliche und konzessionsmässige Tarifplafond eine weitergehende Tarifierhöhung gestattet hätte.

Wenn im vorliegenden Beschlussesentwurf die Ansätze für die Tarifierhöhungen auch nicht erhöht worden sind, darf daraus noch keineswegs geschlossen werden, dass damit auch auf eine sich bei einer Verschärfung der Finanzlage der Eisenbahnunternehmungen aufdrängende weitere Tarifierhöhung zum vornherein verzichtet werden soll. Die Möglichkeit einer allenfalls noch notwendigen weiteren Tarifierhöhung soll im Gegenteil, ohne ihr Ausmass genau festzulegen, gemäss Absatz 2 bestehen. Für die konzessionierten Transportunternehmungen bestand die Möglichkeit, über die festgesetzten Taxzuschläge hinauszugehen, schon bisher gestützt auf Artikel 1, Absatz 2, des Vollmachtenbeschlusses, soweit «besondere Verhältnisse» eine weitergehende Tarifierhöhung rechtfertigen. Wir erachten es für angezeigt, die Voraussetzungen für die Bewilligung weiterer Tarifierhöhungen dadurch noch näher zu umschreiben, dass solche allenfalls nur bewilligt werden sollen, wenn die Verkehrseinnahmen, die auf Grund der erhöhten Tarife erzielt werden, zur Deckung der bei betriebswirtschaftlich zweckmässiger Betriebsführung erwachsenden Betriebskosten und zur Erfüllung der Verbindlichkeiten aus dem Fremdkapital der Eisenbahnen nicht mehr ausreichen. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass die Eisenbahnen in erster Linie darnach trachten sollen, durch äusserste Sparsamkeit bei ihrer Betriebsführung und Verwaltung ihre Betriebs- und Verwaltungskosten zu senken. Die Bestrebungen in dieser Richtung sind sowohl bei den Schweizerischen Bundesbahnen als auch bei verschiedenen privaten Eisenbahnunternehmungen bereits seit einiger Zeit im Gange und werden in noch gesteigertem Masse fortgesetzt. Angesichts der ausserordentlichen Teuerung gerade für den Eisenbahnbetrieb ist es allerdings schwer, im notwendigen Ausmass Einsparungen auf den Betriebskosten zu erzielen. Die Anpassung der Löhne an die Teuerung, die für die Bundesbahnen von der Bundesversammlung beschlossen worden ist (Bundesbeschluss vom 17. Juni 1948, AS 64, 779) und von den privaten Transportanstalten grösstenteils gezwungenermassen übernommen werden musste, ist beim besonders lohnintensiven Bahnbetrieb (ca. 60 % der Betriebskosten entfallen auf die Löhne) von ganz besonderer finanzieller Tragweite. Aber auch die Sachkosten sind

für die Eisenbahnen seit 1939 in sehr grossem Ausmasse gestiegen, wie aus nachstehender Übersicht deutlich hervorgeht.

*Anschaffungspreise der Schweizerischen Bundesbahnen
im Jahre 1939 und am 1. Mai 1949*

	Anschaffungspreise		Erhöhung in %
	1939 Fr.	1. Mai 1949 Fr.	
1. Werkstoffe			
Lagermetall 100 kg	500.—	900.—	80
Flusseisen 100 kg	17.80	55.—	209
Kupfer 100 kg	140.—	250.—	79
Radreifen 100 kg	24.90	68.—	173
Tannenbretter per m ³	90.—	160.—	78
Motorkohlenbürsten per Stück . . .	2.—	4.80	140
Eichenbretter per m ³	160.—	360.—	125
Stahl (Federnstahl) 100 kg	22.—	65.—	195
Terpentinöl 100 kg	45.50	80.—	76
Bremsklötze 100 kg	17.—	58.—	241
Rostschutzfarbe 100 kg	70.—	200.—	186
Wagenfarben 1 kg	1.—	3.60	260
2. Treibstoffe			
Gasöl 100 kg	20.—	48.60	143
Schiffskohle 100 kg	3.11	10.80	281
Heizkoks 100 kg	4.85	12.75	163

Während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren war es den Eisenbahnen zufolge ihres ausserordentlich grossen Verkehrs möglich, die starke Verteuerung auf ihren Personal- und Sachkosten noch ohne grössere Tarifierhöhung zu tragen. Zufolge des seit 1948 eingetretenen Verkehrsrückganges wird dies, wenn nicht die Betriebskosten in grösserem Umfange gesenkt werden können, auf die Dauer nicht mehr möglich sein, weshalb wir die Frage einer weiteren Tarifierhöhung auch hier wieder zur Diskussion stellen müssen. Wir haben die Möglichkeit einer weiteren Tarifierhöhung bei den schweizerischen Eisenbahnunternehmungen bereits schon in unserer Botschaft vom 17. Mai 1949 über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1948 (BBl 1949, I, 1000) erwähnt. Im Hinblick auf die Bestrebungen um die Preis- und Lohnstabilisierung haben begrifflicherweise diese Bemerkungen in gewissen Kreisen zu Kritik Anlass gegeben. Trotzdem muss diese Frage heute allen Ernstes geprüft werden, wenn nicht die öffentliche Hand im Interesse der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs die Betriebsdefizite der Eisenbahnen durch Subventionen decken will. Selbstverständlich kann es sich bei einer allfälligen weiteren Tarifierhöhung nicht mehr um eine einheitliche Erhöhung der gegenwärtigen Tarife handeln, sondern es wird in erster Linie beim Güterverkehr eine Erhöhung der Tarife

für jene Güter erwogen werden müssen, deren Transporte für die Eisenbahnen weniger konkurrenzempfindlich sind. Aber auch so noch sind einer weiteren Tariferhöhung, wenn überhaupt noch eine solche durchgeführt werden soll, verhältnismässig enge natürliche Grenzen gesetzt, weil heute im Verkehr, vielleicht wie in kaum einem andern Wirtschaftszweig, wiederum das freie Spiel von Angebot und Nachfrage, d. h. die Konkurrenz, stark eingesetzt hat, und zwar nicht etwa nur im Inlandverkehr durch die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel, sondern in besonderem Masse auch für den Transitverkehr durch die Konkurrenz ausländischer Verkehrswege. Es scheint uns deshalb angezeigt, vorerst noch die weitere Konjunktorentwicklung abzuwarten, bevor an eine nochmalige Erhöhung der Tarife herangetreten wird. Immerhin soll dem Bundesrat aber die Möglichkeit gegeben werden, zu gegebener Zeit allenfalls eine Anpassung der Tarife vornehmen zu können.

Es ist auch noch darauf hinzuweisen, dass in andern Staaten mit harter Währung — die Erhöhungen der Eisenbahntarife in Ländern mit schwacher Währung können nicht zum Vergleich herangezogen werden — Tariferhöhungen in grösserem Ausmass als bei uns vorgenommen worden sind. So haben z. B. die Gütertarife in den Vereinigten Staaten von Amerika gegenüber den Vorkriegstarifen im Osten des Landes eine Erhöhung bis zu 72 %, im Süden bis zu 52 % und im Westen bis zu 50 % erfahren, während die durchschnittliche Erhöhung der Personentarife ca. 40 % beträgt. In England sind die Personen- und Gütertarife ebenfalls um rund 55 % erhöht worden und Schweden weist eine Erhöhung der Personentarife um ca. 50 % und der Gütertarife um ca. 25 % auf.

Zu Art. 3

Schon durch den Bundesratsbeschluss vom 24. Dezember 1943 ist ein sogenannter Ausgleichsfonds geschaffen worden, in welchem die konzessionierten Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen 20 % ihrer Einnahmen aus den Taxzuschlägen überweisen mussten. Durch den Vollmachtenbeschluss vom 24. März 1947 ist diese Verpflichtung für die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen ab 1. Januar 1947 aufgehoben worden, dagegen wurden die Bundesbahnen noch verpflichtet, eine einmalige Zuweisung in der Höhe von 1,2 % ihrer im Jahre 1946 erzielten Verkehrseinnahmen in den Ausgleichsfonds zu machen.

In diesen Ausgleichsfonds sind seit seinem Bestehen einbezahlt worden:

von den konzessionierten Eisenbahn- und	Fr.	Fr.
Schifffahrtsunternehmungen.	3 832 650.—	
von den Schweizerischen Bundesbahnen. .	6 582 195.—	
die Zinserträge betragen	122 153.—	
	<hr/>	
	Total also	10 536 998.—

	Fr.	Fr.
Übertrag		10 536 998.—
hievon wurden bis zum 1. Juli 1949 ausbezahlt:		
zum teilweisen Ausgleich der Verteuerung des Traktionsdienstes infolge der Verteuerung von Brennholz, Torf und Tannzapfen gemäss Artikel 9, Absatz 1, lit. a, des Reglementes über den Ausgleichsfonds vom 25. Oktober 1945 (EAS 61, 105)	3 108 000.—	
zur Gewährung von Beiträgen an die teilweise Deckung von reinen Betriebsfehlbeträgen	4 234 993.—	
zur Gewährung von Beiträgen für besondere Zwecke	254 667.—	
	<u>Total</u>	<u>7 597 660.—</u>
so dass am 1. Juli 1949 noch zur Verfügung standen		<u>2 939 338.—</u>

Obschon seinerzeit der Ausgleichsfonds verschiedentlich angefochten worden ist (vgl. u. a. die Interpellation von Nationalrat Winiker vom 22. Juni 1945) und demzufolge durch den Vollmachtenbeschluss vom 24. März 1947 die Verpflichtung der konzessionierten Transportanstalten zur Zahlung von Beiträgen an den Ausgleichsfonds ab 1. Januar 1947 aufgehoben wurde, kann heute doch festgestellt werden, dass mit der Schaffung dieses Fonds verschiedenen notleidenden öffentlichen Transportunternehmungen in der Kriegs- und Nachkriegszeit eine äusserst wertvolle Hilfe zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes geleistet werden konnte. Es darf auch anerkannt werden, dass dank diesem Ausgleichsfonds die Bundeskasse, die sonst gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 17. Mai 1940 über ausserordentliche Hilfsmassnahmen zugunsten notleidender Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (AS 56, 486) bedeutendere Aufwendungen hätte machen müssen, geschont worden ist. Die verbleibenden Mittel des Ausgleichsfonds werden allerdings nur noch kurze Zeit diese Hilfeleistung ermöglichen, da mit dem Rückgang des Verkehrs und zufolge der nach wie vor starken Teuerung beim Bahnbetrieb die Zahl der anspruchsberechtigten Unternehmungen mit Betriebsfehlbeträgen angewachsen ist und voraussichtlich noch weiter zunehmen wird. Wir werden Ihnen in anderm Zusammenhang, nämlich bei der Vorlage des Entwurfes zu einem neuen Eisenbahngesetz, im Interesse der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs neue Vorschläge unterbreiten über die Hilfeleistung des Bundes an Betriebsfehlbeträge notleidender Eisenbahnunternehmungen.

In Absatz 1 des Artikels 3 des vorliegenden Beschlussesentwurfes wird lediglich festgestellt, dass der Ausgleichsfonds bis zur Erschöpfung seiner Mittel weiterbestehen soll. Er soll auch, wie bisher, vom Post- und Eisenbahndepartement, im Einvernehmen mit dem Finanz- und Zolldepartement und unter Anhörung der Schweizerischen Bundesbahnen und der Verbände der be-

teiligten Transportanstalten verwaltet werden (Absatz 2). Ebenso sollen auch die Mittel des Fonds zu den bisherigen Zwecken verwendet werden (Absatz 3).

Schon durch den Vollmachtenbeschluss vom 24. März 1947 ist die Gewährung von Beiträgen aus dem Ausgleichsfonds an die Deckung von Betriebsfehlbeträgen von einer Beteiligung der an den Unternehmungen interessierten Kantone und Gemeinden abhängig gemacht worden. Diese Beteiligung musste bisher mindestens 30 % betragen. Soweit die Betriebsfehlbeträge jedoch auf die ausserordentliche Verteuerung der Treibstoffkosten zurückzuführen waren, konnten die Beiträge auch ausschliesslich aus Mitteln des Ausgleichsfonds gewährt werden. Artikel 3, Absatz 4, des Beschlussesentwurfes sieht die Beteiligung der Kantone und Gemeinden weiterhin vor. Um aus den nach Auszahlung der Beiträge für das Jahr 1949 noch verbleibenden bescheidenen Mitteln des Ausgleichsfonds auch noch für Betriebsfehlbeträge des Jahres 1950 Beiträge ausrichten zu können, soll die Beteiligung der Kantone von diesem Zeitpunkte an 50 % betragen und auch dann erfolgen, wenn die Betriebsfehlbeträge auf die ausserordentliche Verteuerung der Treibstoffkosten zurückzuführen sind. Diese stärkere Beteiligung der Kantone scheint uns auch deshalb gerechtfertigt zu sein, weil im Bundesgesetz vom 6. April 1939 (AS 55, 1277) über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen auch eine Beteiligung der Kantone im Ausmass von 50 % vorgesehen ist.

Zu Art. 4

Gemäss Absatz 1 soll dieser Beschluss nicht allgemein verbindlicher Natur und somit dem Referendum nicht unterstellt sein. Soweit es sich um die Übertragung der Kompetenz zur Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der Schweizerischen Bundesbahnen und der konzessionierten Eisenbahnunternehmungen handelt (Art. 1), dürften über die Wahl der Form des einfachen Bundesbeschlusses keine Zweifel bestehen. Durch Artikel 7, lit. a, des Bundesbahngesetzes ist ja der Bundesrat bereits ermächtigt worden, solche Grundsätze für die Schweizerischen Bundesbahnen aufzustellen, und nachdem die Bundesversammlung bisher die Tarifbildungsgrundsätze für die konzessionierten Unternehmungen in den Konzessionen selbst auch auf dem Wege des einfachen Bundesbeschlusses aufgestellt hat, kann sie auch die Kompetenz zur Aufstellung solcher Grundsätze ohne weiteres in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses an den Bundesrat übertragen.

Durch Artikel 2 des vorliegenden Beschlussesentwurfes werden allerdings nicht nur die in den Konzessionen, sondern auch die im Tarifgesetz von 1901 und im dringlichen Bundesbeschluss vom 25. Juni 1920 enthaltenen Höchsttaxen geändert, bzw. erhöht. Hierzu ist aber festzustellen, dass mit dem Inkrafttreten des neuen Bundesbahngesetzes die Aufstellung der Grundsätze über die Tarifbildung der Bundesbahnen bereits an den Bundesrat übertragen worden ist. Diese soll darnach nicht mehr Gegenstand eines Gesetzes sein und die neu vom Bundesrat darüber aufgestellten Grundsätze sollen das Tarifgesetz

ersetzen. Da aber der Bundesrat auf Grund des neuen Bundesbahngesetzes bereits ermächtigt ist, mit Genehmigung der Bundesversammlung das Tarifgesetz als Ganzes zu ersetzen, so können einstweilen auch einzelne Bestimmungen, wie z. B. diejenigen über die Höchsttaxen, um so eher durch die Bundesversammlung auf dem Wege eines einfachen Bundesbeschlusses ergänzt werden. Die gleiche Überlegung trifft auch zu für die mit dem vorliegenden Bundesbeschluss beabsichtigte Ergänzung des dringlichen Bundesbeschlusses von 1920, der seinerzeit nur wegen seiner Ergänzung des Tarifgesetzes als allgemein verbindlicher Bundesbeschluss gefasst werden musste.

Da der Bundesratsbeschluss vom 24. März 1947 über die Erhöhung von Taxzuschlägen bei den Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen bis zum 31. Dezember 1949 befristet ist und auf diesen Zeitpunkt aufzuheben ist (Abs. 2), ist auch die Inkraftsetzung des vorliegenden Beschlussesentwurfes auf 1. Januar 1950 gegeben.

* * *

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Beschlussesentwurf zur Annahme.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. Juli 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Nobs

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung
der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Juli 1949,

beschliesst:

Art. 1

¹ Der Bundesrat ist beauftragt, spätestens bis 31. Dezember 1950 die in Artikel 7, lit. a, des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 vorgesehenen allgemeinen Grundsätze über die Tarifbildung der Schweizerischen Bundesbahnen aufzustellen.

² Der Bundesrat ist ermächtigt, auch für die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen allgemeine Grundsätze über die Tarifbildung aufzustellen. Er kann dabei, unter Wahrung der konzessionsmässigen Rechte der Eisenbahnen, von den in den Konzessionen enthaltenen Tarifvorschriften abweichen.

³ Die vom Bundesrat gemäss Absatz 1 und 2 dieses Artikels aufgestellten Grundsätze über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen bedürfen vor ihrer Inkraftsetzung der Genehmigung der Bundesversammlung.

Art. 2

¹ Bis zum Erlass der in Artikel 1 vorgesehenen allgemeinen Grundsätze über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen ist der Bundesrat ermächtigt, den schweizerischen Eisenbahnunternehmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, lebenden Tieren und Gütern Tarifierhöhungen zu bewilligen, durch welche die gegenwärtigen gesetzlichen und konzessionsmässigen Höchsttaxen wie bisher in folgendem Umfang überschritten werden dürfen:

- a. die Höchsttaxen der Schweizerischen Bundesbahnen im Personenverkehr durchschnittlich um höchstens 20 %, im Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Güterverkehr durchschnittlich um höchstens 10 %;

b. die Höchsttaxen der konzessionierten Eisenbahnunternehmungen im Personenverkehr durchschnittlich um höchstens 30 %, im Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Güterverkehr durchschnittlich um höchstens 20 %.

² Reichen die auf Grund der nach Absatz 1 festgesetzten Tarife erzielten Verkehrseinnahmen nicht mehr aus, um die bei betriebswirtschaftlich zweckmässiger Betriebsführung erwachsenden Betriebskosten der Eisenbahnen zu decken und ihre Verbindlichkeiten auf dem Fremdkapital zu erfüllen, so kann der Bundesrat über die in Absatz 1 genannten Ansätze hinausgehende Tarifierhöhungen bewilligen.

Art. 3

¹ Der durch die Bundesratsbeschlüsse vom 24. Dezember 1948 und 24. März 1947 über die Erhebung von Taxzuschlägen bei den Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen geschaffene Ausgleichsfonds bleibt bis zur Erschöpfung seiner Mittel weiter bestehen.

² Der Ausgleichsfonds wird vom Post- und Eisenbahndepartement im Einvernehmen mit dem Finanz- und Zolldepartement und unter Anhörung der Schweizerischen Bundesbahnen und der Verbände der beteiligten Transportanstalten verwaltet.

³ Die nach Auszahlung der Beiträge für das Jahr 1949 noch vorhandenen Mittel des Ausgleichsfonds sind wie folgt zu verwenden:

- a. zur Gewährung von Beiträgen und unverzinslichen Darlehen an die teilweise Deckung von reinen Betriebsfehlbeträgen ohne Berücksichtigung der Abschreibungskosten;
- b. zur Gewährung von Beiträgen für besondere Zwecke, an deren Erfüllung die Transportanstalten gemeinsam interessiert sind.

⁴ Zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen gemäss Absatz 3, lit. a, können Beiträge und Darlehen nur gewährt werden, wenn die beteiligten Kantone, gegebenenfalls unter Beiziehung der Gemeinden, mindestens 50 % der gesamten Hilfeleistung übernehmen.

Art. 4

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlicher Natur und tritt am 1. Januar 1950 in Kraft.

² Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses ist der Bundesratsbeschluss vom 24. März 1947 über die Erhebung von Taxzuschlägen bei den Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen aufgehoben.

³ Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmen (Vom 26. Juli 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5661
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.08.1949
Date	
Data	
Seite	198-211
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 724

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.