

7279

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1957**

(Vom 13. November 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 26. Oktober 1956 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1957 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. den Voranschlag der ordentlichen und ausserordentlichen Baurechnung im Betrage von 216 600 000 Franken, wovon 184 750 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 31 850 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Ertrag von 888 920 900 Franken, einem Aufwand von 622 920 900 Franken und einem Betriebsüberschuss von 216 000 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 240 689 000 Franken, einem Aufwand von 222 720 000 Franken und einem Reingewinn von 17 969 000 Franken.

Wir übermitteln Ihnen nachstehend einen summarischen Überblick über die einzelnen Voranschläge.

Der Einnahmenvoranschlag fusst auf den erzielten Einnahmen im Jahre 1955. Die Entwicklung der Verkehrseinnahmen der ersten neun Monate des laufenden Jahres deutet darauf hin, dass die Konjunkturspitze noch nicht überschritten und deshalb ein optimistisches Einnahmenbudget gerechtfertigt ist. Diese günstige Beurteilung der Wirtschaftslage findet auch ihre Stütze in den im laufenden Jahre gegenüber 1955 noch gestiegenen Aussenhandelsumsätzen und dem steigenden Reiseverkehr nach der Schweiz. Trotzdem sieht der Vor-

anschlag der Gewinn- und Verlustrechnung im Vergleich zur Rechnung 1955 einem um 60 Millionen Franken geringern Überschuss des Ertrages über den ordentlichen Aufwand vor. Die Gründe liegen ausschliesslich auf der Aufwandsseite. Der grösste Teil des wachsenden Aufwandes geht auf die Personalkosten zurück, für die gegenüber der Rechnung 1955 36,5 Millionen Franken mehr veranschlagt sind. Hierin sind die von den Personalverbänden neu angemeldeten oder noch hängigen Begehren nicht inbegriffen. Die restliche Aufwandszunahme entfällt auf den Sachaufwand und steht vor allem im Zusammenhang mit dem vermehrten Unterhalt der Anlagen und höhern, nicht aktivierbaren Bauaufwendungen, mit vermehrten Abschreibungen vom Anlagevermögen infolge steigender Anlagewerte und einer Erhöhung der zusätzlichen Abschreibungen auf den Fahrzeugen. Um bestimmt zu erwartende Aufwendungen, die sich jedoch zurzeit noch nicht auf die einzelnen Posten der Betriebsrechnung aufteilen lassen, auffangen zu können, sieht der Voranschlag sodann unter dem Titel «Unvorhergesehenes» einen Betrag von 8 Millionen Franken vor.

Vorweg genommen sei, dass der veranschlagte Ertragsüberschuss von 30 Millionen Franken gegenüber 90 Millionen Franken in der Rechnung 1955 nurmehr ausreicht, um die Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse mit weitem 12 Millionen Franken zu speisen und die Reserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge mit der vollen Einlage von 8 Millionen Franken zu äufnen. Die verbleibenden 10 Millionen Franken sind der teilweisen Verzinsung des Dotationskapitals vorbehalten.

Um den Erneuerungsrückstand aufzuholen und die Leistungsfähigkeit und damit ihre Produktivität zu steigern, leiten die Bundesbahnen mit dem Voranschlag für das Jahr 1957 eine Baupolitik auf weite Sicht ein. Der Verkehr hat gegenüber den Vorkriegsjahren und besonders im letzten Dezennium einen bedeutenden Aufschwung genommen. Eine Anpassung der Anlagen an diesen gesteigerten Verkehr lässt sich nicht länger umgehen. Auch die Anforderungen an die Reisebequemlichkeit und die Verkürzung der Fahrzeiten werden immer grösser und schliesslich ist die Ausnützung der technischen Errungenschaften ein Gebot wirtschaftlicher Betriebsführung. Dies alles bedingt aber Investitionen, die über den Rahmen eines normalen Bauvoranschlages hinausgehen.

Das ordentliche Bauprogramm kann grundsätzlich mit den aus den Abschreibungen gewonnenen Mitteln finanziert werden; für die Verwirklichung des ausserordentlichen Bauprogrammes sind jedoch zusätzliche Mittel bereitzustellen.

Das ordentliche Bauprogramm rechnet für die nächsten Jahre mit einem jährlichen Aufwand von 180 Millionen Franken; dazu kommen für die nächsten zwei bis drei Jahre als ausserordentlicher Posten die Aufwendungen für die vorzeitige Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Weesen/Gäsi-Mühlehorn zur Freimachung des alten Bahntrasses für den Bau der neuen Walenseestrasse. Dieses Vorhaben beruht auf Vereinbarungen mit dem Kanton Glarus und dem eidgenössischen Oberbauinspektorat über den Ausbau der Walenseestrasse. Der

Beginn dieses Ausbaues wird von den beteiligten Bundesinstanzen noch überprüft werden. Vorsorglich sind hierfür im Bauvoranschlag 1957 8 Millionen Franken eingestellt.

Vom jährlichen Bauaufwand von 180 Millionen Franken entfallen rund 85 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Bauaufwendungen zu Lasten der Betriebsrechnung. Die ordentlichen Abschreibungen erbringen in den fünf Jahren 1956 bis 1960, jährlich ansteigend, 102 bis 118 Millionen Franken im Jahr. Die restlichen 30 bis 40 Millionen Franken sind durch die nicht reinvestierten Abschreibungsmittel von 255 Millionen Franken zu decken.

Der ordentliche Bauvoranschlag 1957 sieht Aufwendungen von 186 600 000 Franken vor. Gegenüber dem Voranschlag 1956 bedeutet dies eine Erhöhung um 13,7 Millionen Franken und gegenüber der Rechnung 1955 um 30,4 Millionen Franken.

Die Bausumme von 186,6 Millionen Franken verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Anlagen:

	Voranschlag 1956	Voranschlag 1957	Unterschied
	in Millionen Franken		
Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden	27,6	33,4	+ 5,8
Allgemeiner Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke .	5,8	5,1	— 0,7
Bau neuer Linien und von zweiten Geleisen	11,6	19,5	+ 7,9
Elektrifizierung von Linien	7,1	6,2	— 0,9
Erneuerung von Geleise- und Fahr- leitungsanlagen	33,5	36,2	+ 2,7
Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten	7,8	7,2	— 0,1
Fahrzeuge	60,2	60,0	— 0,2
Anlagen der Kraftwerke	7,5	7,0	— 0,5
Anlagen der Werkstätten	7,3	8,0	+ 0,7
Unvorhergesehenes	5,0	4,0	— 1,0
	172,9	186,6	+ 13,7

Von den 186,6 Millionen Franken gehen 155,4 Millionen Franken auf Anlagenrechnung und 31,2 Millionen Franken als nicht aktivierbare Bauaufwendungen zu Lasten des Betriebes. Die gegenüber dem Voranschlag 1956 erhöhten Aufwendungen werden hauptsächlich durch den Um- und Ausbau der vielen ungenügenden Bahnhofanlagen und die erwähnte vorzeitig und ausser Programm durchzuführende Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Gäsi bei Weesen-Mühlehorn bedingt.

Der ausserordentliche Bauvoranschlag in der Grössenordnung von 500 Millionen Franken umfasst die Aufwendungen für die Anschaffung von Elektro- und Dieselelektrofahrzeugen als Ersatz der Dampflokomotiven (140 Millionen Franken), die Vermehrung bahneigener Güterwagen (110 Millionen Franken), die Bahnhöferweiterung Bern (60 Millionen Franken) und die erste Bauetappe der Bahnhöferweiterungen Zürich und Basel (190 Millionen Franken). Die Finanzierung mit Abschreibungsmitteln ist nicht möglich, weil diese Mittel vollumfänglich für die Finanzierung des ordentlichen Bauprogrammes herangezogen werden müssen. Wir werden Ihnen den Entwurf eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses unterbreiten, mit dem Antrag, uns gemäss Artikel 18, Absatz 3, des Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 zu ermächtigen, die festverzinslichen Schulden der Bundesbahnen nötigenfalls im Ausmasse von 500 Millionen Franken zu erhöhen.

In den Bauvoranschlag 1957 wurde von diesem Programm, unter Vorbehalt des erwähnten Bundesbeschlusses, ein Betrag von 30 Millionen Franken aufgenommen. Es fehlen darin noch Aufwendungen für die Bahnhöferweiterungen Zürich und Basel, weil diese Projekte noch nicht in allen Teilen ausführungsfähig sind und mit den Bauarbeiten im Jahre 1957 noch nicht begonnen werden kann.

Im gleichen Zeitpunkt, in welchem erhebliche Investitionen für die Bundesbahnen bevorstehen, musste der Bundesrat im Bestreben, schädlichen Auswirkungen der Hochkonjunktur und namentlich dem konjunktursteigenden Einfluss der ausserordentlich hohen Bautätigkeit nach Möglichkeit zu begegnen, durch einen Beschluss vom 4. September 1956 die Departemente, Regieanstalten des Bundes und die Bundesbahnen verhalten, den Bedürfnissen der Konjunkturpolitik vermehrte Beachtung zu schenken und die Bauvoranschläge für das Jahr 1957 unter diesem Gesichtspunkt erneut zu überprüfen. Da im Zeitpunkt dieses Bundesratsbeschlusses der Bauvoranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1957 schon aufgestellt war, war die Ausmerzung einzelner Bauvorhaben nicht mehr möglich. Deshalb hat das Post- und Eisenbahndepartement die Bundesbahnen angewiesen, die in ihrem ordentlichen Voranschlag vorgesehenen Bauvorhaben erneut und streng zu überprüfen und durch entsprechende Vorkehren sowohl für die Zurückstellung als namentlich für eine konjunkturgerechte Erstreckung der Bau- und Lieferfristen besorgt zu sein, soweit die Bedürfnisse der Betriebssicherheit und die Dringlichkeit gewisser, durch den Erneuerungs- und Nachholbedarf bedingter Bauvorhaben es erlauben. Die Bundesbahnen haben in der Rechnung 1957 den Nachweis konjunkturgerechter Baugebarung zu erbringen. Der Bundesrat erwartet, dass auf diese Weise die wirklichen Bauausgaben der Bundesbahnen im Jahre 1957 in der Grössenordnung von ungefähr 15 Millionen Franken unter dem veranschlagten Bauaufwand bleiben werden.

Der Betriebsertrag stellt auf das Ergebnis des Jahres 1955 ab und ist auf 838,9 Millionen Franken veranschlagt worden; davon entfallen auf die Verkehrseinnahmen allein 772 Millionen Franken.

Der Betriebsaufwand wird auf 622,9 Millionen Franken veranschlagt. Gegenüber der Rechnung 1955 ist eine Erhöhung des Betriebsaufwandes um 53,5 Millionen Franken vorgesehen; davon entfallen 86,5 Millionen auf Personalkosten und 17 Millionen auf die übrigen Aufwendungen. Die Verwaltung wird sich um 5,1 Millionen Franken und der «Betrieb» um 41,9 Millionen Franken verteuern, während die Rubrik «Verschiedenes und Unvorhergesehenes» eine Erhöhung von 6,5 Millionen Franken aufweist. Innerhalb des Kapitels «Betrieb» werden die Kosten für die Betriebsleistungen um 25,1 Millionen Franken und die Unterhaltskosten um 15,3 Millionen Franken ansteigen. In den Unterhaltskosten inbegriffen ist eine erste Quote von 6 Millionen Franken im Rahmen eines Mehrjahresprogrammes für Aufholungsarbeiten im Rollmaterialunterhalt.

Der Personalaufwand der Bundesbahnen wird sich gegenüber der Rechnung 1955 um 86,5 Millionen Franken auf 452,9 Millionen Franken erhöhen. Die Besoldungen und Löhne erfordern 331,6 Millionen Franken, das sind 29,0 Millionen Franken mehr als der tatsächliche Aufwand im Jahre 1955. Es wirken sich hier die Erhöhung der Besoldungen und Löhne gemäss Bundesbeschluss vom 21. März 1956 sowie die Erhöhung des Bestandes an eigenem Personal und die höhern Durchschnittsbezüge aus, bedingt durch die im Jahre 1956 fällig gewordenen und im Jahre 1957 noch fällig werdenden jährlichen ordentlichen Besoldungserhöhungen und die Auswirkungen der neuen Beförderungsvorschriften.

Die Teuerungszulagen und Kinderzuschüsse ergeben einen Aufwand von 25,2 Millionen Franken, das sind 7,3 Millionen Franken mehr als nach der Rechnung von 1955. Die Zunahme geht auf den Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1955 zurück, nach dem die Teuerungszulagen von 5,5 auf 7 Prozent, der garantierte Mindestbetrag von 400 auf 560 Franken für Verheiratete und von 330 auf 490 Franken für Ledige heraufgesetzt, während die Kinderzuschüsse von 24 auf 30 Franken pro Kopf erhöht wurden.

Der übrige Personalaufwand weist keine grössern Schwankungen auf. Einzig verdient erwähnt zu werden, dass infolge Herabsetzung des Bestandes an Unternehmerarbeitern ein Minderaufwand von 2,2 Millionen Franken entsteht.

Dem Personalaufwand liegt ein Bestand an eigenem Personal von 38 542 Mann zugrunde; das sind 833 Köpfe mehr als nach der Rechnung von 1955, während die Unternehmerarbeiter von 1887 auf 1040 Mann zurückgehen werden. Die Bundesbahnen begründen die Personalvermehrung sowie die Verschiebung von den Aushilfskräften zum ständigen Personal mit dem anhaltend starken Verkehr und der Erhöhung der Zahl der Ruhetage von 56 auf 60. Darüber hinaus sollen gewisse Unterhaltsarbeiten an den Anlagen in vermehrtem Masse durch eigenes Personal ausgeführt werden.

Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung sieht einen Überschuss des Ertrages über den ordentlichen Aufwand von 80 Millionen Franken vor. Der weitaus grösste Aufwandsposten sind die Abschreibungen vom An-

lagevermögen, die von 108,1 im Jahre 1955 auf 120,2 Millionen Franken im Budgetjahr ansteigen werden. Die ordentlichen Abschreibungen werden infolge des Ansteigens der Anlagewerte auf 98,0 Millionen Franken anwachsen, das sind 6,7 Millionen Franken mehr als in der Rechnung 1955. Auch die zusätzlichen Abschreibungen weisen eine Zunahme um 5,7 Millionen Franken auf 21,6 Millionen Franken auf; diese ist darauf zurückzuführen, dass die zusätzliche Abschreibung für die Fahrzeuge in Anpassung an die steigende Teuerung auf den nach dem Abschreibungsreglement zulässigen Höchstbetrag von 15 Millionen Franken erhöht wurde. Die zusätzliche Abschreibung für die Fahrzeuge ist gemäss Reglement vom Betriebsergebnis abhängig.

Unter den Abschreibungen vom Betriebsvermögen ist vorsorglicher Weise ein Betrag von 1 Million Franken eingesetzt worden.

Die Kapitalkosten gehen gegenüber dem Ergebnis von 1955 um 0,9 Millionen Franken, die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse um 1,6 Millionen Franken und die Teuerungszulagen an Pensionierte um 3,6 Millionen Franken zurück.

Aus dem Ertragsüberschuss von 30 Millionen Franken werden 12 Millionen Franken für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse zurückgestellt. Zusammen mit den früheren Rückstellungen von 10 Millionen Franken wird damit ein Betrag von 22 Millionen Franken für die beschleunigte Aufhebung oder vermehrte Sicherung von Niveautübergängen zur Verfügung stehen.

Nach dieser Rückstellung verbleibt ein Reingewinn von rund 18 Millionen Franken, der nach Artikel 16 des Bundesbahngesetzes zu verwenden ist.

Man wird dem Voranschlag der Bundesbahnen nicht vorwerfen können, er sei pessimistisch gehalten. Das Ausmass der veranschlagten Verkehrseinnahmen setzt voraus, dass die durch die gegenwärtige Hochkonjunktur ausgelöste grosse Verkehrsnachfrage anhält. Es sind keine Anzeichen vorhanden, die auf ein Nachlassen hindeuten, wir stehen aber gleichwohl vor der Tatsache, dass die Einnahmen- und Ausgabenkurven nicht bloss nicht parallel verlaufen, sondern dass der Aufwand stärker zunimmt als der Ertrag, vor allem durch den stetig wachsenden Personalbestand. Es ist daher verständlich, ja erforderlich, dass die Bundesbahnen alle Anstrengungen auf eine noch bessere Wirtschaftlichkeit des Betriebes richten. Bei aller gebotenen Zurückhaltung in den Investitionen, um dem Steigen der Preise keinen neuen Auftrieb zu geben, sind wir mit den verantwortlichen Stellen der Bundesbahnen der Auffassung, dass vor allem die Massnahmen getroffen werden sollten, die geeignet sind, die Produktivität dieses grössten Staatsbetriebes zu erhöhen, wozu auch langfristig geplante Bauvorhaben gehören und Voraussetzung für eine rationellere Betriebsabwicklung bilden.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen zu

beantragen:

den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1957 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. November 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1957

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 26. Oktober 1956,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. November 1956,

beschliesst:

Einziges Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1957 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 216 600 000 Franken, wovon 184 750 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 31 850 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung. Die Genehmigung des in diesem Betrage inbegriffenen ausserordentlichen Bauvoranschlages von 30 000 000 Franken erfolgt unter dem Vorbehalt der Ermächtigung zur Erhöhung der festverzinslichen Schulden der Bundesbahnen gemäss Artikel 18, Absatz 3, des Bundesbahngesetzes;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, abschliessend bei 838 920 900 Franken Betriebsbeitrag und 622 920 900 Franken Betriebsaufwand mit einem Betriebüberschuss von 216 000 000 Franken;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei 240 689 000 Franken Ertrag und 222 720 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Reingewinn von 17 969 000 Franken.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1957 (Vom 13. November 1956)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7279
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.11.1956
Date	
Data	
Seite	663-670
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 602

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.