

7244

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss betreffend die vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen

(Vom 21. September 1956)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Botschaft vom 11. Juni 1954 über die Verlängerung der vorübergehenden Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (BB1 1954, I, 1018) hatten wir Ihnen beantragt, den auf die Betriebsjahre 1951 bis 1953 beschränkten Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1951 über eine vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen bis zum Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes zu verlängern. Diesem Antrage haben Sie mit Bundesbeschluss vom 24. September 1954 zugestimmt (AS 1954, 1809). Wir wiesen damals darauf hin, dass die Weiterführung dieser Hilfe keines neuen Kredites bedürfe, weil wir Ihnen in absehbarer Zeit den Entwurf zu einem neuen Eisenbahngesetz zu unterbreiten beabsichtigten. In Artikel 7 des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 (AS 1952, 81) ist der Kredit auf 3 Millionen Franken bemessen worden. Für die Betriebsjahre 1951 bis 1954 wurde er mit 1 360 762.50 Franken oder pro Jahr durchschnittlich mit 340 190 Franken beansprucht. Bei ungefähr gleicher Beanspruchung hätte der ursprüngliche Kredit noch für 3 bis 4 Jahre ausreichen sollen.

Die Rechnungsergebnisse der privaten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen für das Jahr 1955 liegen vor. Gegenüber dem Jahre 1954 haben sie sich verschlechtert. Dabei wird die rückläufige Entwicklung weniger durch die Abwanderung von Transporten auf die Strasse bestimmt als durch die stark gewachsenen Betriebskosten, welche unverkennbar steigende Tendenz aufweisen.

Auf Grund der eingegangenen Gesuche um Ausrichtung von Beiträgen nach Massgabe der Bundesbeschlüsse vom 3. Oktober 1951 und 24. September 1954 wird für das Betriebsjahr 1955 mit einem Gesamtbeitrag des Bundes von rund 700 000 Franken gerechnet werden müssen. Hiefür reicht der vorhandene Kredit noch aus. Dagegen wird dies für das Betriebsjahr 1956 nicht mehr der Fall sein.

Die meisten Bahnunternehmungen konnten sich begründeten Begehren des Personals auf den Ausgleich der Teuerung nicht mehr verschliessen, nachdem der Lebenskostenindex in den letzten Jahren weiter angestiegen ist. Gleichzeitig wurden auch Reallohnverbesserungen verlangt, denen teilweise stattgegeben werden musste, um der Abwanderung von Personal in die Industrie zu begegnen. Diese Lohnverbesserungen werden sich erstmals voll im Betriebsjahre 1956 auswirken. Aber auch die Preise der Materialien für Betrieb und Unterhalt steigen weiter an, so dass im Betriebsjahr 1956 die Rechnungsergebnisse der Bahnen und Schifffahrtsunternehmungen noch ungünstiger ausfallen dürften als im Jahre 1955.

Dazu kommt noch, dass die Furka-Oberalp-Bahn für 1956 und die folgenden Jahre mit erheblichen dringenden Aufwendungen rechnen muss, um ihre Brücken, Viadukte und Tunnel instandzustellen, damit ihre Betriebssicherheit gewährleistet bleibt. Da diese Bahn im Jahre 1955 ohnehin schon einen Betriebsfehlbetrag von 519 000 Franken aufweist, wird sie künftig, wegen den unaufschiebbaren Erneuerungen, mit noch grösseren Fehlbeträgen abschliessen. Bei der Bemessung der Bundesbeiträge an diese Bahn muss auf die schwache Finanzkraft der beteiligten Kantone Rücksicht genommen werden (Art. 3 des BB vom 3. Oktober 1951). Mit einer neuen Bundeshilfe an diese Bahn wird indessen die Auflage verbunden werden müssen, dass bis spätestens auf Ende 1958 eine technische, betriebliche und finanzielle Reorganisation durchgeführt wird (Art. 5 des BB vom 3. Oktober 1951).

Entwurf und Botschaft zu einem neuen Eisenbahngesetz konnten den eidgenössischen Räten am 3. Februar 1956 vorgelegt werden (BB I 1956, I, 213). Es enthält unter anderem Bestimmungen über Förderung und Hilfeleistung, insbesondere an notleidende Bahnunternehmungen. Die Beratungen in der Kommission des Ständerates haben begonnen. Der Bundesrat ist von ihr eingeladen worden, einen ergänzenden Bericht mit Vorschlägen zu unterbreiten. Bis dahin ist die Beratung einzelner Abschnitte des Gesetzesentwurfes, worunter über Hilfeleistung, zurückgelegt worden.

Obwohl es äusserst schwierig ist, vorauszusagen, wann dieses Gesetz wird in Kraft treten können, haben wir den Kreditbedarf für die vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes vorsichtig berechnet, damit Ihnen nicht nochmals ein Kreditbegehren unterbreitet werden muss.

Über die bisherige Verwendung des Kredites gemäss Artikel 7 des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 geben wir Ihnen nachstehende Übersicht.

Betriebsjahre	<i>Zugesicherte Beiträge</i>		Betrag Fr.
1951	(10 Unternehmungen)	487 487.—
1952	8	»	207 821.—
1953	10	»	341 981.50
1954	7	»	328 478.—
			<hr/>
			1 860 762.50
<hr/>			
<i>Ausbezahlte Beiträge</i>			
gemäss Staatsrechnung	1952	229 731.—
»	»	1953	465 577.—
»	»	1954	281 817.50
»	»	1955	321 587.—
			<hr/>
			1 298 212.50
<hr/>			
dazu in der Staatsrechnung 1956 erscheinender Beitrag für das Jahr 1954			62 550.—
			<hr/>
			1 860 762.50

Für das Betriebsjahr 1955 wird ein Betrag von 700 000 Franken (18 Unternehmungen) erforderlich sein, so dass bei einem Gesamtkredit von 8 Millionen Franken ein Restkredit für das Betriebsjahr 1956 von rund 940 000 Franken verbleiben wird, während der Kreditbedarf für dieses Jahr mit Einschluss der Furka-Oberalp-Bahn auf mindestens 1,5 Millionen Franken zu veranschlagen ist. Da aus den Ihnen dargelegten Gründen mit einer Zunahme der Betriebsfehlbeträge gerechnet werden muss, ist ein zusätzlicher Kredit von 7 Millionen Franken für die Fortführung der vorübergehenden Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen erforderlich. Für die Betriebsjahre ab 1956 stehen dann im gesamten 7 940 000 Franken zur Verfügung. Dieser Betrag dürfte bis zum Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes ausreichen.

Wir beantragen Ihnen mit beiliegendem Beschlussesentwurf, den gemäss Artikel 7 des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 festgesetzten Gesamtbeitrag des Bundes von 8 Millionen Franken auf 10 Millionen Franken zu erhöhen. Wie die Bundesbeschlüsse vom 3. Oktober 1951 und 24. September 1954, soll auch dieser Beschluss dem Referendum unterstellt werden.

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

Bern, den 21. September 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 21. September 1956,

beschliesst:

Art. 1

Der in Artikel 7, Absatz 1, des Bundesbeschlusses vom 8. Oktober 1951 über eine vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen festgesetzte Gesamtbeitrag des Bundes von 3 Millionen Franken wird auf 10 Millionen Franken festgesetzt.

Art. 2

¹ Dieser Beschluss ist gemäss Artikel 3 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse zu veröffentlichen.

² Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss
betreffend die vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater
Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (Vom 21. September 1956)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7244
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.09.1956
Date	
Data	
Seite	253-256
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 546

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.