

Bundesblatt

Bern, den 18. November 1965 117. Jahrgang Band III

Nr. 46

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 33.- im Jahr, Fr. 18.- im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9350

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966

(Vom 5. November 1965)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 20. Oktober 1965 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1966 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. Den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 441 300 000 Franken, wovon 392 300 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und Franken 49 000 000 zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von Franken 1 401 000 000, einem Betriebsaufwand von 1 145 000 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 256 000 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 296 000 000 Franken, einem Aufwand von 319 300 000 Franken und einem mutmasslichen Fehlbetrag von 23 300 000 Franken.

Nachfolgend geben wir Ihnen einen kurzen Überblick über die einzelnen Voranschläge.

I. Allgemeines

Wenn man die Ertragsentwicklung der Bundesbahnen in den letzten Jahren aufmerksam verfolgt hat, so kommt die Vorlage eines defizitären Budgets für 1966 nicht ganz unerwartet. Das letzte Rechnungsergebnis mit einem Reinverlust war im Jahre 1949 zu verzeichnen und liegt somit schon weit zurück. Die folgende Überschussperiode erreichte im Jahre 1960 ihren Höhepunkt. Seither hat sich bei steigenden absoluten Zahlen das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag laufend verschlechtert.

Nachdem im Jahre 1964 ein Ertragsüberschuss von 17,6 Millionen Franken erzielt wurde, welcher neben der Dotierung der gesetzlichen Reserve nur noch

die hälftige Verzinsung des Dotationskapitals erlaubte, wird für das kommende Jahr ein Fehlbetrag von 23,3 Millionen Franken budgetiert. Bei einem Mehrertrag von 13,6 Millionen Franken und Mehraufwendungen von 54,5 Millionen Franken beträgt die Verschlechterung gegenüber der Rechnung 1964 40,9 Millionen Franken.

Aus der budgetierten weiteren Zunahme des Verkehrsertrages ergibt sich, dass das Defizit nicht etwa auf eine Schrumpfung des Verkehrsvolumens, sondern in erster Linie auf den Umstand zurückzuführen ist, dass die Einnahmen der Aufwärtsbewegung der Personal- und Sachkosten nicht zu folgen vermögen. Diese Kostensteigerung ist, mit graduellen Unterschieden, auch bei anderen personalintensiven Dienstleistungsbetrieben zu beobachten.

II. Bauvoranschlag

Ähnlich wie im Vorjahr, wird auch im Bauvoranschlag für das Jahr 1966 ein wesentlicher Teil des Budgetbetrages durch die in Ausführung begriffenen und sich über Jahre erstreckenden Grossbauten absorbiert. Die Höhe des Jahresbudgets hält sich mit 447,3 Millionen Franken Brutto-Bauaufwendungen im Rahmen der für die Periode von 1966 bis 1970 vorgesehenen mittleren Investitionsaufwendungen von jährlich 450 Millionen Franken. Darin enthalten sind sowohl die Bauten und Anschaffungen zur Rationalisierung und Leistungssteigerung des Betriebes als auch die für die Erneuerung und laufende Verbesserung und Erweiterung erforderlichen Investitionen.

Die Erhöhung des Bauvoranschlages 1966 um 17,5 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag 1965 ist im wesentlichen durch steigende Jahresaufwendungen bei den begonnenen grossen Bahnhofumbauten in Bern, Lausanne, Basel, Chiasso, Schaffhausen und Zürich bedingt. Mit 56,3 Millionen Franken beanspruchen diese Grossbauten rund die Hälfte des für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden eingesetzten Gesamtbetrages von 114 Millionen Franken. Es sei in diesem Zusammenhang festgehalten, dass sich die Erhöhung innerhalb der für die Festsetzung des Bauplafonds geltenden Richtlinien bewegt.

Für den allgemeinen Ausbau von Linien und Anlagen der offenen Strecke sind 14,9 Millionen Franken bestimmt. Der Bau von neuen Linien und zweiten Geleisen erfordert 52,3 Millionen Franken. Davon entfallen 25 Millionen Franken auf den Bau neuer Verbindungslinien (Genève-La Praille, Wylerfeld, Brugg und Zürich Oerlikon-Zürich Altstetten), während 27,3 Millionen Franken für den Ausbau bestehender Strecken auf Doppelspur investiert werden sollen. Für die Erneuerung von 153,6 Kilometer Geleisen und 567 Weicheneinheiten sind 39,9 Millionen Franken eingesetzt. Weitere 8,3 Millionen Franken werden zur Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten benötigt. Für den Ausbau der Energieversorgung sind Aufwendungen im Betrage von 27 Millionen Franken, gegenüber 25 Millionen Franken im Voranschlag 1965, vorgesehen. Davon entfallen 14,7 Millionen Franken auf neue Umformeranlagen und 9 Millionen Franken auf den Ausbau der Übertragungsleitungen. Diese Einrichtungen dienen

der Verbesserung des Energieabtausches zwischen dem allgemeinen Stromversorgungsnetz und dem Bahnnetz und sind zur Sicherung des steigenden Energiebedarfes notwendig. Die restlichen 3,3 Millionen Franken müssen für laufende Erneuerungs- und Verbesserungsarbeiten aufgewendet werden. Der für die Werkstätten veranschlagte Betrag von 16 Millionen Franken dient vornehmlich der Weiterführung bereits begonnener Bauten. Bedeutende Mittel müssen nach wie vor zur Beschaffung weiterer Fahrzeuge eingesetzt werden. Die voraussichtlichen Aufwendungen hierfür betragen 170,1 Millionen Franken, gegenüber 168,7 Millionen Franken im Vorjahr. Davon entfallen rund 100 Millionen Franken auf Triebfahrzeugbestellungen, rund 30 Millionen Franken auf die Beschaffung von Personenwagen und rund 40 Millionen Franken auf bestellte Gepäck-, Güter- und Dienstwagen. Im Jahre 1966 sollen neue Fahrzeugbestellungen im Werte von rund 120 Millionen Franken vergeben werden.

Die Aufwendungen für die Aufhebung von Niveauübergängen gehen, soweit sie nicht im Zusammenhang mit bahneigenen Bauten stehen, zu Lasten der besonderen «Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse». Im Bauvoranschlag ist deshalb hierfür kein Betrag eingestellt. Gegenwärtig sind für 174 Niveauübergänge die Ersatzbauwerke in Ausführung begriffen oder zum mindesten die Kostenbeiträge fest zugesichert. Im Budgetjahr 1966 werden hierfür 5 bis 10 Millionen Franken zur Zahlung fällig.

III. Voranschlag der Betriebsrechnung

Der veranschlagte Betriebsertrag ist mit 1401 Millionen Franken um 17,7 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1964. Auf den Verkehrsertrag entfallen 1269 Millionen Franken und auf den Nebenertrag 132 Millionen Franken. In den Verkehrseinnahmen ist der Ertrag aus dem Personenverkehr mit 511 Millionen Franken eingesetzt, was gegenüber der Rechnung 1964 eine Zunahme um 12,6 Millionen Franken bedeutet. Bei der Veranschlagung der Verkehrseinnahmen ist wiederum auf die Ergebnisse der letzten 12 Monate (August 1964 bis Juli 1965) abgestellt worden. Im Güterverkehr werden die Einnahmen auf 758 Millionen Franken veranschlagt oder 2,3 Millionen Franken mehr als 1964. Dieser bescheidene Mehrertrag gegenüber der Rechnung 1964 resultiert aus erhöhten Postverkehrserträgen (+ 4 Millionen Franken), während beim Gepäck-, Expressgut- und Tierverkehr mit gleichbleibenden und beim Stückgüter- und Wagenladungsverkehr sogar mit leicht rückläufigen Erträgen gerechnet wird. Es ist auch hier von den approximativen Einnahmen der letzten 12 Monate ausgegangen worden, was bedeutet, dass hinsichtlich der Verkehrsentwicklung im kommenden Jahr grundsätzlich von einer Konjunkturprognose Umgang genommen wird. Der Nebenertrag dagegen ist mit 132 Millionen Franken um 2,8 Millionen Franken höher veranschlagt als in der Rechnung 1964. Es wird mit höheren Erträgen aus Betriebsleistungen für Dritte und mit vermehrten Pacht- und Mietzinseinnahmen gerechnet.

Die Zunahme des Betriebsaufwandes gegenüber der Rechnung 1964 um 50,3 Millionen auf insgesamt 1145 Millionen Franken setzt sich zusammen aus

einem höheren Personalaufwand von 27,9 Millionen, einer Erhöhung des Sachaufwandes um 2,4 Millionen sowie aus den nichtaktivierbaren Oberbauerneuerungskosten von 20 Millionen Franken als Folge der rückwirkend auf den 1. Januar 1965 in Kraft tretende Revision des «Reglementes über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen». Der Personalaufwand stellt nach wie vor den weitaus grössten Aufwandposten der Bundesbahnen dar. Es erscheint angezeigt, diesen wiederum in einer gesonderten Rubrik «Personalaufwand und Personalbestand» etwas einlässlicher zu behandeln. Für «Unvorhergesehenes» ist im Voranschlag 1966, im Gegensatz zu den Vorjahren, kein Betrag enthalten.

Es kann nicht übersehen werden, dass sich, selbst bei Ausklammerung des Betrages für nichtaktivierbare Erneuerungskosten, der Betriebsaufwand stärker erhöhen wird als der Betriebsertrag, was zu einer Verschlechterung des Betriebsergebnisses führt. Der veranschlagte Betriebsüberschuss verringert sich daher gegenüber der Rechnung 1964 von 288,6 Millionen Franken um 32,6 Millionen auf 256 Millionen Franken.

IV. Personalaufwand und Personalbestand

Für das Jahr 1966 wird der Personalaufwand der Bundesbahnen auf 873,5 Millionen Franken veranschlagt. Gegenüber der Rechnung 1964 erhöht sich damit der Aufwand um 24,7 Millionen Franken. Verglichen mit dem Rechnungsjahr 1964 sind die Mehraufwendungen von rund 3 Prozent vor allem auf folgende Ursachen zurückzuführen: Zunahme des Bestandes an eigenem Personal (217 Mann) 3,3 Millionen Franken, höhere Durchschnittsbezüge 11,4 Millionen Franken, Erhöhung der Teuerungszulagen von 2,5 Prozent auf 5,5 Prozent für aktives Personal und Rentner 22,4 Millionen Franken und Anpassung der Nebenbezüge an die Teuerung 2,8 Millionen Franken. Der Bestandeszunahme an eigenem Personal steht andererseits eine Verminderung der Unternehmerarbeiter um 227 Einheiten gegenüber, was zu Minderaufwendungen von 2,7 Millionen Franken führen dürfte. Niedriger als in der Rechnung 1964 konnten ferner noch folgende Positionen veranschlagt werden: Abnahme der Einmal-einlagen in die Pensions- und Hilfskasse 6 Millionen Franken, Wegfall der restlichen Abtragsquote für Teuerungszulagen der Altrentner im Deckungskapital der PHK 6,9 Millionen Franken sowie Minderaufwendungen für Dienstkleider 1,1 Million Franken.

Der für 1966 veranschlagte Personalbestand (eigenes Personal und Unternehmerarbeiter) konnte im Vergleich zur Rechnung 1964 trotz grösseren Verkehrsleistungen etwas niedriger veranschlagt werden. Wenn, gesamthaft gesehen, trotzdem mit höheren Lohnaufwendungen gerechnet werden muss, so ist dies, neben dem Ausgleich der Teuerung, vornehmlich durch den Umstand bedingt, dass ein grosser Teil der durch die revidierten Beförderungsvorschriften höher eingereihten Beamten das Maximum ihrer neuen Besoldungsklasse noch nicht erreicht hat und daher im Jahre 1966 noch in den Genuss einer ordentlichen Erhöhung kommen wird.

V. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst im Vergleich mit der Rechnung 1964 wie folgt ab:

	Rechnung 1964	Voranschlag 1966	Unterschied 1964/1966
	in Millionen Franken		
Total Ertrag	325,0	296,0	— 29,0
Total Aufwand	307,4	319,3	+ 11,9
Reingewinn des Jahres	17,6	—	} — 40,9
Fehlbetrag des Jahres	—	23,3	

Die Ertragsseite der Gewinn- und Verlustrechnung setzt sich zusammen aus dem Betriebsüberschuss von 256 Millionen Franken, den kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen von 31,4 Millionen Franken sowie den übrigen Erträgen von 8,6 Millionen Franken.

In den Aufwandpositionen nehmen die Abschreibungen vom Anlagevermögen mit 188,2 Millionen Franken, gegenüber 183,6 Millionen Franken in der Rechnung 1964, den grössten Platz ein. Die Abschreibungen vom Anlagevermögen sind gemäss SBB-Gesetz auf Grund eines vom Bundesrat zu genehmigenden «Reglementes über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen» durchzuführen. Das aus dem Jahre 1946 stammende Reglement, revidiert in den Jahren 1951 und 1961, ist im laufenden Jahr im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Aufsichtsbehörde und Bundesbahnen unter Berücksichtigung der seitherigen Erfahrungen und in Anpassung an die heutigen Verhältnisse überarbeitet worden. Die bisher vorgesehene Möglichkeit zur Vornahme zusätzlicher Abschreibungen mit dem Ziel, trotz sinkenden Geldwertes die Finanzierung der Anlagenerneuerung als Ergänzung zu den ordentlichen Abschreibungsmitteln zu sichern, d. h. die Abschreibung auf Grund von Wiederbeschaffungswerten, ist fallen gelassen worden. Der Aufwandcharakter dieser zusätzlichen Abschreibungen konnte nach näherer Prüfung nicht mehr anerkannt werden. Das neue, auf den 1. Januar 1965 in Kraft tretende Reglement sieht dagegen vor, dass anstelle der entfallenden zusätzlichen Abschreibungen die ordentlichen Abschreibungen durch Heraufsetzung einzelner, bisher zu knapp bemessener Abschreibungssätze erhöht werden. In Übereinstimmung mit dem im Eisenbahngesetz vorgeschriebenen und von Privatbahnen schon bisher angewandten Verfahren werden zudem die Oberbauerneuerungskosten der Betriebsrechnung belastet.

Diese Neuordnung führt, bezogen auf den Voranschlag 1966, zu folgenden Belastungen der Erfolgsrechnung:

Erhöhung von Abschreibungssätzen	20,3 Millionen Franken
Belastung der Betriebsrechnung mit nichtaktivierbaren Oberbauerneuerungskosten	20,0 Millionen Franken
oder insgesamt	40,3 Millionen Franken

Die übrigen Aufwandsposten der Gewinn- und Verlustrechnung bedürfen keiner besonderen Erläuterung. Für Abschreibungen vom Betriebsvermögen ist 1 Million Franken vorgesehen. Als Folge des steigenden Kapitalbedarfs für die Baufinanzierung und der höheren Zinssätze nehmen die Kapitalkosten gegenüber der Rechnung 1964 um 11,1 Millionen Franken auf 72,3 Millionen Franken zu. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse sowie die Teuerungszulagen an Rentner beanspruchen im Budgetjahr 55,8 Millionen Franken, was einer Minderbelastung gegenüber 1964 von 3,2 Millionen Franken entspricht. Schliesslich werden für «Sonstige Aufwendungen» noch 2 Millionen Franken (Rechnung 1964 2,9 Millionen Franken) eingesetzt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 23,3 Millionen Franken ab. Der sich bei Rechnungsabschluss effektiv ergebende Fehlbetrag wird alsdann aus der gesetzlichen Reserve, die auf Ende 1964 einen Bestand von 120 Millionen Franken aufwies, gedeckt werden müssen.

VI. Schlussbemerkungen und Antrag

Betriebswirtschaftlich gesehen, befinden sich die Bundesbahnen in einer schwierigen Lage. Dem weitgehend verkehrs- und teuerungsbedingten starken Ansteigen der Kosten stehen geringere Zuwachsraten des Betriebsertrages gegenüber. An sich ist das vorliegende defizitäre Budget zwar nicht alarmierend. Auch wenn das effektive Rechnungsergebnis des kommenden Jahres die vorsichtige Budgetierung bestätigen sollte, könnte der Fehlbetrag aus der gesetzlichen Reserve, die sich auf 120 Millionen Franken beläuft, ohne weiteres gedeckt werden. Trotzdem bedarf die Frage, warum sich die finanzielle Lage der Bundesbahnen in einer Zeit glänzenden Geschäftsganges in den meisten Wirtschaftszweigen verschlechtert, umso mehr einer Erläuterung, als mit der seit 1960 zu beobachtenden sinkenden Rentabilität nachweisbar eine bedeutende Steigerung der Produktivität einhergeht.

Der Umstand, dass den seit 1950 im Personenverkehr um 52 Prozent und im Güterverkehr um 136 Prozent gestiegenen Leistungen eine Zunahme der Arbeitsstunden um bloss 7,5 Prozent gegenübersteht, zeugt von einem beachtlichen Rationalisierungserfolg. Wie in der Privatwirtschaft machen steigende Löhne und Knappheit an Arbeitskräften Rationalisierungsinvestitionen auch bei den Bundesbahnen zu einer Notwendigkeit. Sie sind daher seit langem bestrebt, erhöhte Anforderungen aus der Verkehrssteigerung nicht durch Personalvermehrung, sondern durch den Einsatz personalsparender Mittel aufzufangen. Die Senkung des Arbeitsaufwandes, bezogen auf die Leistungseinheit, ist auch für den Bahnbetrieb oberstes Ziel einer rationellen Betriebsführung.

Die Rationalisierungsmassnahmen erfordern jedoch grosse Investitionen und verursachen daher vorerst steigende jährliche Mehrkosten für Abschreibungen und Fremdkapitalzinsen. Ihre kostenmindernden Auswirkungen kommen erst langfristig voll zur Geltung. Ferner kann in der Regel die durch Neuinvestitionen geschaffene erhöhte Kapazität nicht sofort ausgeschöpft werden. Sie enthält anfänglich gewisse Reserven, wodurch die Rentabilität vorüber-

gehend ungünstig beeinflusst wird. In den vergangenen Jahren konnten die erforderlichen Investitionen zu 85 Prozent aus den Jahresergebnissen finanziert werden. In den Jahren 1964 und 1965 haben die Bundesbahnen ausserdem die ihnen zugestandene Erhöhung des Dotationskapitals von 400 Millionen Franken in Anspruch genommen. Das langfristige Bauprogramm erfordert jedoch allein für die Jahre 1965–1970 einen Kapitalbedarf von 1,2 Milliarden Franken. Wir werden nicht verfehlen, Ihnen über die Beschaffung dieser Mittel rechtzeitig Bericht zu erstatten und soweit nötig die erforderlichen Anträge zu unterbreiten.

Die gegensätzliche Entwicklung von Produktivität und Rentabilität lässt sich allerdings nicht allein aus den erwähnten Umständen erklären. Sie ist vielmehr auch auf die weiter ansteigende Diskrepanz zwischen Tarifindizes und den Indices der Konsumentenpreise und des Grosshandels zurückzuführen. Die Qualität des Leistungsangebotes ist erheblich verbessert worden, was bei steigenden Kosten grundsätzlich auch einen höheren Preis rechtfertigt. In zunehmendem Masse wird auch bei den Bundesbahnen eine Festsetzung der Tarife nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten erforderlich sein. Wir verkennen dabei nicht, dass die Interessen der Bundesbahnen nicht unbedingt identisch sein müssen mit denjenigen der konzessionierten Transportunternehmungen, so dass von Fall zu Fall Lösungen gesucht werden müssen, die im Gesamtinteresse des Landes liegen. So viel steht jedoch fest, dass die Defizite der für das Land und seine Wirtschaft lebenswichtigen und deshalb unentbehrlichen Dienstleistungsbetriebe in irgendeiner Form gedeckt werden müssen. Diese Deckung kann in Form von höheren Tarifen durch den Benutzer oder in Form der Übernahme der Defizite durch den Staat erfolgen. Andere Möglichkeiten stehen nicht zur Verfügung.

Mit diesen Ausführungen beehren wir uns, Ihnen, gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen und auf Grund der Artikel 26 und 85 der Bundesverfassung zu beantragen, den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 5. November 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Tschudi

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über den Voranschlag der Schweizerischen
Bundesbahnen für das Jahr 1966**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft*

nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. Oktober 1965,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 5. November 1965,

beschliesst:

Einzigster Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 441 300 000 Franken, wovon 392 300 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und Franken 49 000 000 zu Lasten der Betriebsrechnung.
2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, mit einem Betriebsertrag von Franken 1 401 000 000, einem Betriebsaufwand von 1 145 000 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 256 000 000 Franken.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei Franken 296 000 000 Ertrag und 319 300 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 23 300 000 Franken.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1966 (Vom 5. November 1965)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9350
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.11.1965
Date	
Data	
Seite	69-76
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 078

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.