

Bundesblatt

Bern, den 13. Oktober 1975 127. Jahrgang Band II

Nr. 41

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 75.—im Jahr, Fr. 42.50 im Halbjahr; Ausland Fr. 91.—im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas-Zentraldienst für Periodika, Hirschmattstrasse 36. 6002 Luzern. Tel. 041/23 66 66

75.081

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen

(Vom 10. September 1975)

Sehr geehrter Herr Präsident.
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Bewilligung eines Rahmenkredites zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen.

1 Übersicht

Seit Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 haben Sie für die in den Artikeln 56–59 vorgesehenen Massnahmen nachstehende Mittel bewilligt:

Kredit	Bundesbeschluss	Betrag Mio. Fr
I	17. Dezember 1958 (BBl 1958 II 1700)	120
II	19. September 1963 (BBl 1963 II 845)	120
III	1. März 1967 (BBl 1967 I 618)	150
IV	{ 4. März 1971 (BBl 1971 I 579)	250
	{ 19. September 1973 (BBl 1973 II 588)	40
Total	680

Von diesen Mitteln wurden bis zum 31. Dezember 1972 rund 273 Millionen Franken für Beiträge an die Aufrechterhaltung des Betriebes konzessionierter

Transportunternehmungen aufgewendet. Mit Bundesbeschluss vom 19. September 1973 (BB1 1973 II 588) ermächtigten Sie uns darauf, den Mittelbedarf für diese Leistungen ab 1973 jährlich in den Voranschlag der Eidgenossenschaft aufzunehmen.

Für die Beiträge nach den Artikeln 56, 57 und 59 des Eisenbahngesetzes verblieben rund 407 Millionen Franken. Diese wurden bis zum 15. Mai 1975 wie folgt beansprucht:

Art des Beitrages	Bundesanteil Mio Fr	Ausgeloste Investition
Investitionsbeiträge nach Artikel 56 EG	374	684
Umstellungsbeiträge nach Artikel 57 EG	17	25
Naturschadenbeiträge nach Artikel 59 EG	1	
Restkredit am 15. Mai 1975	15	
Total	407	

Am 15. Mai 1975 standen damit noch rund 15 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Mittel werden für die Deckung teuerungsbedingter Mehrkosten aus abgeschlossenen Investitionsvereinbarungen sowie für verschiedene dringliche Erneuerungsprogramme beansprucht. Sie werden im Lauf dieses Jahres erschöpft sein.

Sollen die Förderungsmassnahmen des Eisenbahngesetzes weitergeführt werden, muss daher auf Anfang 1976 ein weiterer Rahmenkredit zur Verfügung gestellt werden. Er soll grundsätzlich den Bedarf an Bundesmitteln für die kommenden fünf Jahre umfassen. Um diesen überblicken zu können, hat das Amt für Verkehr die dringlichen Investitionsvorhaben der konzessionierten Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs erhoben. Die 59 Bahnunternehmungen und 22 Strassentransportdienste, die für Leistungen nach den Artikeln 56 und 57 des Eisenbahngesetzes in Frage kommen, haben für die Jahre 1976 bis 1980 einen Investitionsbedarf von rund 1,3 Milliarden Franken angemeldet. Aus Abschreibungs- und zusätzlichen eigenen Mitteln können sie zu seiner Finanzierung lediglich rund 340 Millionen Franken beitragen. Es verbleibt eine Unterdeckung von 964 Millionen Franken, die durch Bund und Kanton bereitzustellen wären. Der voraussichtliche Bundesanteil würde sich auf 570 Millionen Franken belaufen.

Die Finanzlage des Bundes verunmöglicht die Deckung des gesamten Investitionsbedarfs. In Abwägung finanz- und konjunkturpolitischer Überlegungen beantragen wir Ihnen, einen Rahmenkredit von 500 Millionen Franken zu bewilligen.

Dieser Betrag beruht auf Preisen des ersten Quartals 1974. Die während der Laufzeit des Rahmenkredites zu erwartende Teuerung lässt sich nicht zuverlässig abschätzen. Sie wird von zahlreichen nicht unmittelbar beeinflussbaren Grössen bestimmt. Wir müssen uns daher vorbehalten, Ihnen vor Ablauf des Rahmenkredites eine Vorlage über einen teuerungsbedingten Zusatzkredit zu unterbreiten.

2 Bedeutung und Lage des Verkehrssystems

Der öffentliche Verkehr erfüllt als Teil der Infrastruktur in erster Linie volkswirtschaftliche Aufgaben. Qualität und Verfügbarkeit seiner Leistungen beeinflussen die regionalwirtschaftliche Struktur nachhaltig. Je nach dem Entwicklungsstand des bedienten Gebietes kommen ihm unterschiedliche Funktionen zu. Stets wird jedoch der Vorrang der volks- vor den betriebswirtschaftlichen Überlegungen durch betriebliche und tarifarische Auflagen sichergestellt. Diese wurden ursprünglich zum Schutz vor dem Missbrauch der beherrschenden Stellung der Bahnen geschaffen, haben aber die seither eingetretenen grundlegenden Veränderungen im Verkehrssystem unangetastet überlebt. Die private Motorisierung hat bedeutende Teile des Personen- und Güterverkehrs vom Schienennetz unabhängig gemacht. Trotzdem können wir nicht darauf verzichten, weil es zur notwendigen Infrastruktur gehört. Wir müssen aber in Kauf nehmen, dass es zum Teil unausgenutzt bleibt. Das ist die Ursache der finanziellen Sorgen des öffentlichen Verkehrs. Sie lassen sich deshalb auch nicht durch Massnahmen in diesem Teilbereich des Verkehrs allein beseitigen. Das Verkehrssystem als Ganzes muss überprüft werden. Die Kommission für ein solches Gesamtkonzept des Verkehrs ist an der Lösung dieser Aufgabe.

In den vergangenen Jahrzehnten sind die Siedlungen immer mehr dezentralisiert worden. Die industriellen Märkte werden grossräumiger, und die Bevölkerung wird dank gesteigerten Wohlstandes mobiler. Diese Faktoren haben die Nachfrage nach Verkehrsleistungen überproportional ansteigen lassen. So hat sich der Personenverkehr von 15 Milliarden Personenkilometern im Jahr 1950 auf 72 Milliarden Personenkilometer im Jahr 1973 annähernd vervielfacht. Der Güterverkehr hat im gleichen Zeitraum von 3 Milliarden auf 13,5 Milliarden Tonnenkilometer zugenommen (vgl. Graphik 1). Die Funktionsfähigkeit unserer Volkswirtschaft liesse sich ohne ein leistungsfähiges Verkehrssystem nicht mehr gewährleisten. Bund, Kantone und Gemeinden haben daher gewaltige Mittel in die Schaffung einer nachfragegerechten Verkehrsinfrastruktur investiert.

Der Ausbau der Infrastruktur wird nicht für das gesamte Verkehrssystem nach einheitlichen Grundsätzen finanziert. Vielmehr besteht eine Trennung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Für Ausbau und Erweiterung des Strassennetzes sind zweckgebundene Zollerträge verfügbar. Ihr Umfang wird durch den Treibstoffverbrauch des Strassenverkehrs bestimmt. Demgegenüber müssen die Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus dem allgemeinen Haushalt abgezweigt werden, soweit die Eigenmittel hierfür nicht ausreichen. Sie werden in diesem Fall umfangmässig durch die Finanzlage der öffentlichen Hand, durch konjunkturpolitische Überlegungen sowie durch die Dringlichkeit beeinflusst, die ihnen im Vergleich mit andern staatlichen Aufgaben zugeordnet wird.

Der Anteil der Schiene hat zwischen 1950 und 1973 im Personenverkehr von 51 auf 15 Prozent und im Güterverkehr von 70 auf 56 Prozent der nachgefragten

Verkehrsleistungen abgenommen. Die Verkehrsanteile haben sich betont auf den privaten Verkehr verlagert.

In den Ballungsräumen sorgen öffentliche Transportunternehmungen dafür, dass die Verkehrsnachfrage auf der vorhandenen und städtebaulich überhaupt möglichen Infrastruktur noch einigermaßen befriedigt werden kann. Die Beschaffenheit dieser Nachfrage zwingt die Unternehmungen, ihren Betrieb auf die Bewältigung tageszeitlicher Spitzenfrequenzen auszurichten. Sie werden damit zu einer Betriebsgestaltung veranlasst, welche die betriebswirtschaftlich angezeigte Auslegung der Kapazität auf die durchschnittlichen Frequenzen verunmöglicht.

In wirtschaftlich benachteiligten Gebieten sind die Leistungen der öffentlichen Transportunternehmungen darauf ausgerichtet, die Abwanderung der Bevölkerung aufzuhalten und die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen. Dies entspricht den landesplanerischen Zielsetzungen. Für die Unternehmungen bedeutet es aber, dass sie heute schon den Transportapparat von morgen anbieten. Sie erbringen eine infrastrukturelle Vorleistung.

Betriebsgestaltung und finanzielles Ergebnis der öffentlichen Transportunternehmungen werden somit weitgehend durch gesamtwirtschaftliche Zielsetzungen bestimmt. Diese lassen sich mit betriebswirtschaftlichen Grundsätzen nur beschränkt vereinbaren. Dennoch wird der öffentliche Verkehr an einem weitgehend betriebswirtschaftlichen Massstab, an der sogenannten Eigenwirtschaftlichkeit gemessen. Die Unternehmungen vermögen ihm wegen der geschilderten Zielkonflikte immer weniger zu genügen. Verbessert beispielsweise eine Unternehmung im Agglomerationsbereich ihre Leistungsfähigkeit und Attraktivität, um Berufspendler zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu veranlassen, dann ist dies gesamtwirtschaftlich erwünscht. Das betriebswirtschaftliche Resultat besteht jedoch darin, dass investiert wird, um einen schon defizitären Verkehr noch zu vergrössern und die Rechnung zu verschlechtern.

Der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit besteht aber weiterhin in seiner vorwiegend betriebswirtschaftlichen Prägung. Da ein Leistungsabbau und damit eine wesentliche Beeinflussung der Kostenseite der Unternehmung meist kaum zur Diskussion stehen kann, zwingt er zu immer häufigeren Tarifierhöhungen. Diese können aber nicht unbegrenzt fortgesetzt werden. Verkehrsleistungen sind leicht ersetzbar. Wird ein gewisses Tarifniveau überschritten, wandert der Verkehr noch stärker auf die Strasse ab. Dies zeigt sich in der gegenwärtigen Zeit wirtschaftlicher Stagnation mit besonderer Deutlichkeit.

Diese Situation wird dadurch noch verschärft, dass sich der private Verkehr nicht nach gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen richten muss. Dies erschwert eine sinnvolle und wirtschaftliche Gestaltung des Verkehrssystems als Ganzes. Erst eine gesamtwirtschaftliche Betrachtungsweise, die alle betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen und sozialen Kosten und Erträge erfasst, wird es erlauben, eine wesensgerechte Arbeitsteilung innerhalb des Verkehrs zu erreichen.

Soll das Ungleichgewicht im Verkehrssystem nicht noch stärker zuungunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben werden, so müssen die für dessen Erneue-

rung und Ausbau erforderlichen Mittel, soweit sie nicht selbst erwirtschaftet werden können, aus dem allgemeinen Haushalt zur Verfügung gestellt werden. Dies bedeutet bei der gegenwertigen Finanzknappheit eine grosse Belastung. Die in den nächsten Jahren vorzunehmenden Investitionen bestimmen jedoch die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs der achtziger Jahre.

3 Das Eisenbahngesetz und seine Auswirkungen

Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 leitete mit seinen verschiedenen Beitragsmöglichkeiten eine neue Ära in der Finanzierung der konzessionierten Transportunternehmungen ein. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, die verbesserte Investitionsfinanzierung und die Defizitdeckung erlaubten es den Bahnunternehmungen, den jahrelang aufgestauten Erneuerungsbedarf abzubauen, die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu verbessern. Ihre heutigen Leistungen im Bereich des allgemeinen Verkehrs unseres Landes waren ohne diese Verbesserungen nicht denkbar.

31 Die Beitragsmöglichkeiten des Eisenbahngesetzes

311 Investitionsbeiträge (Art 56)

Nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes kann der Bund den konzessionierten Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs Beiträge für technische Verbesserungen gewähren, sofern dadurch die Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit des Betriebes verbessert wird.

Die Investitionsbeiträge haben bisher Bundesanteile von insgesamt rund 374 Millionen Franken beansprucht. Diese Summe hat jedoch nicht ausgereicht, um den aufgestauten Erneuerungsbedarf voll zu befriedigen. Verschiedene Unternehmen werden erst in den nächsten Jahren grössere Investitionen vornehmen können.

312 Umstellungsbeiträge (Art 57)

Nach Artikel 57 des Eisenbahngesetzes kann der Bund Beiträge an die Umstellung von Bahnen leisten, sofern die Verkehrsbedienung dadurch wirtschaftlicher gestaltet werden kann. Diese Möglichkeit ist bis anhin bei elf Unternehmen angewendet worden. Sie hat sich im allgemeinen bewährt.

Betriebsumstellungen stossen bei der Bevölkerung der durch die betreffende Bahn bedienten Regionen meist auf grossen Widerstand. Der Bestand einer Bahn wird als Lebensnerv, als Entwicklungsvoraussetzung für die regionale Wirtschaft betrachtet. Demgegenüber scheinen Strassentransportdienste fast zwangsläufig die Vorstellung schlechter Verkehrsbedienung auszulösen. In den letzten Jahren haben sich die Widerstände gegen Bahnersatzlösungen unter dem Eindruck des

Umweltschutzgedankens und in neuester Zeit auch als Folge der Energiekrise noch verstärkt.

Diese Argumente können jedoch nicht grundsätzlich gegen jeden Bahnersatz sprechen. Eine wesensgerechte Entwicklung ist nicht nur im gesamten Verkehrssystem, sondern auch innerhalb des öffentlichen Verkehrs anzustreben. Bahn und Strassentransportdienst verfügen über spezifische Eignungsprofile, die in jedem Fall zu berücksichtigen sind. Weder vorwiegend betriebswirtschaftliche Überlegungen noch reine Bedenken des Umweltschutzes dürfen die Wahl des Verkehrsmittels entscheiden. Vielmehr ist auch hier eine gesamtwirtschaftliche Betrachtungsweise angezeigt, die allen Entscheidungsgrundlagen das ihnen zukommende Gewicht beimisst.

313 Defizitdeckung (Art. 58)

Nach Artikel 58 des Eisenbahngesetzes kann der Bund notleidenden konzessionierten Transportunternehmungen Beiträge für die Aufrechterhaltung des Betriebes gewähren. Diese Leistungen sind in den letzten Jahren unter dem Einfluss der Teuerung, die die personalintensiven Transportunternehmungen besonders hart trifft, stark angewachsen. Die Gesamtaufwendungen erreichten 1974 rund 68 Millionen Franken. Davon entfielen rund 40 Millionen Franken auf den Bund.

Durch Bundesbeschluss vom 19. September 1973 (BBl 1973 II 588) wurde der Bundesrat ermächtigt, den Mittelbedarf für die Defizitdeckung ab 1973 in den Voranschlag aufzunehmen. Diese Aufwendungen belasten daher den kommenden Rahmenkredit nicht mehr.

314 Naturschadenbeiträge (Art. 59)

Nach Artikel 59 des Eisenbahngesetzes kann der Bund den von grösseren Naturschäden betroffenen Transportunternehmungen Beiträge an die Wiederherstellung oder den Ersatz zerstörter Anlagen und Fahrzeuge sowie an die Räumungskosten gewähren.

Entsprechend der Entstehungsgeschichte dieser Gesetzesbestimmung werden die Naturschadenbeiträge einer restriktiven Praxis unterworfen. Die Subvention wurde für eigentliche Naturkatastrophen geschaffen, bei denen das Ausmass der Schäden nicht nur die Leistungsfähigkeit der betroffenen Unternehmung, sondern auch die der interessierten Kantone übersteigt. Aus diesem Grund trägt denn auch der Bund diese Beiträge allein. Er richtet sie daher nur aus, wenn die Schäden ein aussergewöhnliches Ausmass angenommen haben.

32 Der Geltungsbereich des Eisenbahngesetzes

321 Örtlicher Geltungsbereich

Die Beiträge des Eisenbahngesetzes werden konzessionierten Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs gewährt. Der Begriff des «allgemeinen

Verkehris» wird lediglich negativ definiert. Die vorwiegend touristisch orientierten und die Unternehmungen des Ortsverkehrs werden davon nicht erfasst. Dies führt vor allem im Agglomerationsbereich zu Abgrenzungsschwierigkeiten. Nach der geltenden Praxis bleiben die Unternehmungen des reinen Orts- und Vorortsverkehrs von den Bundesleistungen ausgeschlossen. Konzessionierte Transportunternehmungen, die aus der Region in einen Agglomerationskern hinein führen, erhalten dagegen Beiträge auch für die eigentlichen Agglomerationsstrecken. Diese Regelung entspricht sinngemäss auch derjenigen des Nationalstrassenbaus.

322 Geltungsbereich nach Verkehrsträgern

Die Beitragsmöglichkeiten des Eisenbahngesetzes blieben vorerst den konzessionierten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen vorbehalten. Verfassungsmässige Bedenken verhinderten die Berücksichtigung der Strassentransportdienste. Erst nachdem diese Bedenken zerstreut waren, haben Sie mit einer Änderung des Eisenbahngesetzes vom 11. März 1971 die Artikel 56 und 58 als auch auf diese Unternehmungen anwendbar erklärt. Eine weitere Änderung des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1972 dehnte auch den Anspruch auf die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf die konzessionierten Strassentransportdienste aus.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sind damit weitgehend harmonisiert. Das für die Beitragsberechtigung massgebende Kriterium ist lediglich noch die Eigenschaft des «allgemeinen Verkehrs».

33 Die Auswirkungen des Eisenbahngesetzes

Seit dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes am 1. Juli 1958 ist der Gesamtbestand der Baurechnungen der Bahnen des allgemeinen Verkehrs von rund einer Milliarde Franken auf 1,8 Milliarden Franken gestiegen. Alle Baurechnungsrubriken haben stark zugenommen, besonders ausgeprägt jedoch die Feinmelde- und Sicherungsanlagen, die Fahrzeuge und die Mobilien.

Besonderes Gewicht erhielten Investitionen für die Erhöhung der Betriebssicherheit. Der Baukontowert der Sicherungsanlagen nahm um rund 86 Millionen Franken oder 279 Prozent auf 117 Millionen Franken zu. Diese Investitionen ermöglichten gleichzeitig erhebliche Rationalisierungserfolge.

Daneben wurden durch die Trennung von Schiene und Strasse vor allem auch die bestehenden Konfliktmöglichkeiten mit dem Individualverkehr reduziert. Die Länge der auf Strassen verlaufenden Streckenabschnitte wurde bis 1973 um annähernd 50 Prozent auf 86 km verkürzt. Weitere rund 10 km werden gegenwärtig neu trassiert. Die Zahl der Überführungen nahm um einen Viertel und die der Unterführungen um einen Achtel zu, während 7,5 Prozent der Niveauübergänge aufgehoben wurden. Die ungesicherten Niveauübergänge nahmen um 14 Prozent ab. Ein grosser Teil der noch bestehenden entfällt auf Privatübergänge. Diese Verbesserungen wurden dadurch erleichtert, dass aufgrund des Bundesbeschlusses

vom 21. Februar 1964 über Beiträge an die Aufhebung oder die Sicherung von Niveauübergängen auch Leistungen aus dem Treibstoffzollertrag erbracht werden konnten.

Im übrigen dienten die Investitionen vorwiegend der Deckung des Nachholbedarfes. Soweit dies möglich war, wurde jedoch gleichzeitig eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit angestrebt. So wurden beispielsweise auf rund 430 km Netzlänge schwerere Schienenprofile eingebaut und die Schwellen ersetzt oder vermehrt. Dies erlaubt eine Verminderung des Unterhaltsaufwandes.

Der Baukontowert der Fahrzeuge nahm von 261 Millionen Franken auf 683 Millionen Franken zu. Auch bei dieser Position ging es vorwiegend um Ersatzinvestitionen. Die Zahl der Fahrzeuge wie auch die der Sitzplätze erhöhten sich nur unbedeutend.

Die Investitionen ermöglichten beträchtliche Rationalisierungserfolge. Obwohl die Personenkilometer seit 1958 um einen Drittel und die Tonnenkilometer um 91 Prozent anstiegen, konnte der Personalbestand um 1,5 Prozent abgebaut werden. Die Produktivität je Arbeitskraft und Jahr verbesserte sich damit von 140000 Verkehrseinheiten (Personenkilometer + Tonnenkilometer) um 46,6 Prozent auf 205000 Verkehrseinheiten im Jahr 1973. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass im gleichen Zeitraum die Arbeitszeit verkürzt und der Ferienanspruch erhöht wurden.

4 Die Entwicklung der finanziellen Lage der Transportunternehmungen

41 Bahnen

Trotz umfangreicher Investitionen und der damit verbundenen Rationalisierungen und Produktivitätssteigerungen hat sich die finanzielle Lage der konzessionierten Bahnunternehmungen in den vergangenen Jahren laufend und progressiv verschlechtert. Der Betriebsertrag bleibt immer mehr hinter dem Aufwand zurück (vgl. Graphik 2).

Der Beitrag der Benutzer an den Betriebsaufwand sinkt. Während 1958 nur zwei Bahnen des allgemeinen Verkehrs ihren Personalaufwand aus dem Verkehrsertrag nicht decken konnten, waren es 1973 deren 21. Die Zahl der Bahnen, die den Betriebsaufwand im engeren Sinn (ohne Abschreibungen) aus dem Verkehrsertrag decken konnten, sank von 15 im Jahr 1958 auf 8 im Jahr 1973. Wiesen 1958 noch 6 Unternehmungen eine bereits durch den Verkehrsertrag ausgeglichene Betriebsrechnung auf, so waren es 1973 nur noch 2 (vgl. Graphik 3).

Etwas günstiger sieht das Bild aus, wenn man den gesamten Betriebsertrag betrachtet. 10 (1958:2) Unternehmungen konnten 1973 den Personalaufwand nicht erwirtschaften, während 6 (12) den Betriebsaufwand im engeren Sinn und 11 (17) den gesamten Betriebsaufwand ausgleichen konnten.

Diese Entwicklung hat verschiedene Gründe. Zunächst dürfen die günstigeren Zahlen des Jahres 1958 nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Ergebnisse nur möglich waren, weil Substanzverluste bewusst in Kauf genommen wurden, um eine einigermaßen ausgeglichene Rechnung auszuweisen. Die vor 1958 aufgeschobenen Unterhaltsarbeiten mussten dann, wie die Entwicklung der «nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten» zeigt, anschliessend nachgeholt werden. Der entsprechende Aufwand vervierfachte sich im Zeitraum von 1958 bis 1973. Er belief sich 1973 auf rund 31 Millionen Franken und machte damit mehr als die Hälfte der gedeckten Defizite aus.

Im weitem beeinflusst die Teuerung das Rechnungsergebnis der personalintensiven Transportunternehmungen. Der Personalaufwand nahm zwischen 1958 und 1973 um rund 180 Millionen Franken oder 202 Prozent auf 268 Millionen Franken zu. Auch der Sachaufwand verdreifachte sich annähernd.

Mit dieser Kostenentwicklung konnten die Verkehrserträge trotz gesteigerter Verkehrsleistungen nicht Schritt halten. Der Ertrag aus dem Personenverkehr nahm lediglich um 130 Prozent und der aus dem Güterverkehr um 157 Prozent zu. Trotz nunmehr häufigerer Tarifierhöhungen ist das Tarifniveau immer noch tiefer als das der Konsumentenpreise.

Die Hauptursache liegt aber im noch unüberbrückten Konflikt zwischen volks- und betriebswirtschaftlichen Zielsetzungen, die wir im Kapitel 2 eingehend dargelegt haben. Zahlreiche Investitionen müssen aus volkswirtschaftlichen Überlegungen für den Ausbau der Infrastruktur vorgenommen werden, auch wenn sie keine entsprechende Verbesserung der Ertragslage bewirken.

Unter diesen Umständen können die Bahnunternehmungen die für die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit und die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit notwendigen Investitionen nicht aus dem Betrieb erwirtschaften. Sie sind weiterhin auf Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand angewiesen.

42 Strassentransportdienste

Bei den konzessionierten Strassentransportdiensten entwickelt sich die finanzielle Lage ähnlich wie bei den Bahnunternehmungen. Ihre Defizite werden erst seit 1966 gedeckt. Investitionsbeiträge können erst seit 1972 ausgerichtet werden. Dementsprechend besteht vor allem bei den festen Anlagen und bei den Fahrzeugen ein umfangreicher Nachholbedarf.

5 Investitionspolitik

Die Investitionsbeiträge des Eisenbahngesetzes haben bereits viel erreicht. Das Ziel, sichere und durchrationalisierte Unternehmungen zu schaffen, konnte

jedoch noch nicht verwirklicht werden. Die bisher bewilligten Kredite reichten dafür nicht aus. Ihr Umfang zwang dazu, Investitionen vor allem punktuell anstatt aus der Gesamtsicht vorzunehmen. Grundlegende Sanierungen und Schwerpunktprogramme erfordern grosse Investitionen. Sie können nur realisiert werden, wenn der Umfang der Kredite den Spielraum für eine eigentliche Investitionspolitik schafft.

Wenn weiter oben ausgeführt wurde, dass sich die vorwiegend volkswirtschaftlichen Zielsetzungen der konzessionierten Transportunternehmungen mit betriebswirtschaftlichen Grundsätzen nur beschränkt vereinbaren lassen, so darf dies umgekehrt nicht bedeuten, dass diese letzteren einfach vernachlässigt werden dürfen. Ein Hauptziel der Investitionspolitik ist es daher, die bestehenden Aufgaben mit einem minimalen Betriebsaufwand zu erfüllen. Die Unternehmungen und die Aufsichtsbehörde haben in dieser Beziehung in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen. Die Hauptaufgaben kommen dabei den – nach wie vor selbständigen – Unternehmungen zu. Die Aufsichtsbehörde muss sich darauf beschränken, in jenen Bereichen tätig zu werden, in denen ein Gesamtüberblick gewahrt und einheitliche Lösungen angestrebt werden müssen. Es geht dabei vor allem um die

- Beschaffungspolitik,
- betriebswirtschaftliche Untersuchungen,
- Koordination des Rechnungswesens,
- regionale Zusammenfassung von Unternehmungen.

Soweit diese Gebiete durch Investitionen beeinflusst werden können, wird ihren Bedürfnissen in der Investitionspolitik Rechnung getragen.

Die konzessionierten Transportunternehmungen haben vor allem regionalwirtschaftliche Bedeutung. Die entsprechenden Bedürfnisse bestimmen die Investitionspolitik der einzelnen Unternehmungen. Es kann daher nicht Aufgabe des Bundes sein, Investitionsprogramme von sich aus und verbindlich festzulegen. Er muss sich vielmehr darauf beschränken, die angemeldeten Programme auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen und im Rahmen übergeordneter Zielsetzungen zu beurteilen. Er beteiligt sich nur an der Finanzierung von Investitionen, die diesen Anforderungen genügen.

Investitionsbeiträge nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes müssen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit oder der Sicherheit des Betriebes der konzessionierten Transportunternehmungen beitragen. Die meisten der angemeldeten Investitionen erfüllen beide Bedingungen. Soweit zwischen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen und Sicherheitsanforderungen Konflikte bestehen, kommt diesen Priorität zu.

Wir beabsichtigen, in den kommenden Jahren sowohl bei der Erhöhung der Sicherheit wie auch bei der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit verschiedene Schwerpunkte zu setzen, die zu einer verbesserten Lage der konzessionierten Transportunternehmungen führen sollen.

51 Erhöhung der Sicherheit des Betriebes

511 Interne Sicherheit

Für die Einführung bzw. den Ausbau des Streckenblocks ist ein Betrag von 86 Millionen Franken vorgesehen. Diese Investitionen vermindern nicht nur die Unfallanfälligkeit des Betriebes, sondern bedeuten meist auch eine beträchtliche Rationalisierung. Die moderne Stellwerktechnik erlaubt die Fernbedienung von Stationen. Dadurch können vor allem in den Randstunden ganze Streckenabschnitte von einer Hauptstation aus überwacht werden. Die Aussenstationen müssen nicht mehr während der gesamten Betriebsdauer besetzt bleiben. Dies verbessert die Arbeitsbedingungen des Stationspersonals. Früh- und Spätschichten entfallen weitgehend.

512 Externe Sicherheit

Die Anstrengungen für die Entflechtung von öffentlichem und individuellem Verkehr werden unvermindert weitergeführt. Für die Eigentrassierung von Bahnen sind in der Planungsperiode rund 32 Millionen Franken vorgesehen. Die auf Strassen verlaufenden Streckenabschnitte werden dadurch um weitere 10 km abnehmen. Diese und auch die noch verbleibenden Abschnitte bedinden sich vorwiegend in überbautem Gebiet. Eigentrassierungen bedingen demgemäss hohe Investitionen. Der Hauptanteil der Kosten ist durch den Strasseneigentümer aufzubringen. Die Bahn trägt nach der geltenden Praxis lediglich die Kosten des neuen Oberbaus, der Fahrleitung und der Sicherungsanlagen. Nur in Ausnahmefällen wird dieser Anteil um eine Abgeltung für besondere betriebliche Vorteile erhöht. Aufgrund dieser Kostenteilung wird das weitere Eigentrassierungsprogramm vor allem durch die kantonseitig verfügbaren Strassenkredite bestimmt. Da sich Trasseverlegungen je länger je mehr nur noch mit aufwendigen Kunstbauten verwirklichen lassen, wird die Eigentrassierung der noch verbleibenden Abschnitte noch einige Zeit beanspruchen.

Für die Aufhebung bzw. Sicherung von Niveauübergängen sind insgesamt rund 8 Millionen Franken vorgesehen. Auch dabei handelt es sich um einen Nettobetrag, der lediglich den Bahnanteil an den entsprechenden Massnahmen umfasst.

52 Verbesserung der Wirtschaftlichkeit

Die betriebsinternen Rationalisierungsmöglichkeiten sind bei zahlreichen Unternehmungen weitgehend ausgeschöpft. Weitere Einsparungen lassen sich meist nur noch durch umfangreiche Investitionen erzielen.

Verschiedene Massnahmen sind jedoch auf überbetrieblicher Ebene geplant. Sowohl Beschaffungs- als auch betriebliche Probleme lassen sich durch regionale oder nationale Standardisierung noch wirtschaftlicher lösen. Die Hauptanstrengungen werden daher in den kommenden Jahren auf die Vereinheitlichung der betrieblichen Voraussetzungen zu richten sein.

521 Normalisierung der Fahrzeuge

Das Netz der konzessionierten Bahnen des allgemeinen Verkehrs ist in seinen wesentlichen infrastrukturellen Voraussetzungen sehr wenig einheitlich. Neben 25 Normalspur- bestehen 40 Schmalspurbahnen. Von diesen weisen wiederum 9 verschiedene Zahnstangenabschnitte auf, wobei nicht einmal die Zahnstangensysteme einheitlich sind.

Die vielfältigen technischen Einzelheiten erklären sich aus den topographischen Schwierigkeiten, die beim Bau der Bahnen zu überwinden waren, sowie aus den unterschiedlichen Erstellungszeitpunkten. Die Initianten der meisten Bahnen verfügten nur über beschränkte finanzielle Mittel. Sie waren deshalb gezwungen, die Linienführung so weit als möglich dem Gelände anzupassen, um aufwendige Kunstbauten zu vermeiden. Dies führte zur Wahl der Schmalspur, enger Kurvenradien und verhältnismässig starker Steigungen. Die Art der Stromversorgung wurde oft durch die Gegebenheiten eigener oder örtlicher Elektrizitätswerke bestimmt. Alle diese Faktoren beeinflussen die Konstruktionsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge und erklären die zahlreichen Typen, die heute im Einsatz sind.

Während bei den Normalspurbahnen heute weitgehend einheitliche Voraussetzungen bestehen, die den Einsatz normalisierter Fahrzeuge erlauben, konnten bei den Schmalspurbahnen wegen der ungünstigen Ausgangslage bis anhin bestenfalls die Beschaffungen einzelner Bahnen zusammengefasst werden. Die Fahrzeugpreise haben denn auch wegen der hohen Konstruktions- und Vorrichtungsanteile, die auf die einzelnen Fahrzeuge kleiner Serien entfallen, überdurchschnittlich zugenommen.

Die Beschaffung einheitlicher Fahrzeugtypen für die Schmalspurbahnen ist auch heute nicht möglich. Von den 40 Unternehmungen verwenden 6 Wechselstrom und 34 Gleichstrom. Die Spannung der Gleichstromanlagen schwankt zwischen 500 und 2200 Volt. Zumindest für die Triebfahrzeuge bestehen daher unterschiedliche Konstruktionsvoraussetzungen. Die Beschaffung einheitlicher Wagenkasten wäre zwar denkbar, aber kaum wirtschaftlich, da auf Minimalradien und -breiten abgestellt werden müsste (vgl. Graphik 4).

Eine Fortsetzung der bisherigen Einzelkonstruktionen kann jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr zur Diskussion stehen. Das Amt für Verkehr hat daher im Einvernehmen mit den Bahnunternehmungen Pflichtenhefte von Fahrzeugtypen für Normal- und Schmalspurbahnen erarbeitet. Die Fahrzeuge der einzelnen Bahnen dürfen sich nur noch so weit voneinander unterscheiden, als dies durch die infrastrukturellen Gegebenheiten diktiert wird. Stirnfront, Einstiegsparterie, Fensterteilung, Abteilgrösse, Innenausbau, Heizung, Lüftung und weitere Konstruktionsmerkmale sollen allgemein vereinheitlicht werden. Ein solches Baukastensystem verspricht im Rahmen der gegenwärtigen Voraussetzungen optimale Einsparungen.

Eine weitergehende Vereinheitlichung wird sich nur erzielen lassen, wenn auch die infrastrukturellen Gegebenheiten angepasst werden. Solche Programme erfordern entsprechende Investitionen. Sie rechtfertigen sich nur dort, wo die

Einsparungen infolge der günstigeren Fahrzeugbeschaffung und des vereinfachten Unterhalts in einem vernünftigen Verhältnis zum Anpassungsaufwand stehen. Dies ist meist dort der Fall, wo die vereinheitlichte Infrastruktur eine verbesserte regionale Zusammenarbeit von Bahnunternehmungen ermöglicht. In den kommenden fünf Jahren sind zwei derartige Programme vorgesehen. Einerseits sollen die Bahnen in der Region Basel mit einheitlichen Fahrzeugen ausgerüstet werden. Andererseits soll die St. Gallen Gais-Appenzell-Bahn auf durchgehenden Adhäsionsbetrieb umgestellt werden. Diese Massnahme bildet die technische Voraussetzung für die geplante Fusion mit der Appenzellerbahn.

522 Verstärkung der regionalen Zusammenarbeit

Die Normalisierung der Fahrzeuge bildet eine Hauptvoraussetzung für eine weitergehende regionale Zusammenarbeit der einzelnen Bahnunternehmungen. Sie ermöglicht die Zentralisierung der Werkstätten und des Unterhalts und damit die Verringerung der Einsatzreserven und Ersatzteillager sowie eine bessere Auslastung von Personal und Anlagen. Diesen Gesichtspunkten entspricht das für den Bau und Ausbau der Werkstätten vorgesehene Programm.

Längerfristig streben wir die vermehrte Bildung regionaler Betriebsgemeinschaften oder Unternehmungen an. Erst der freizügige Einsatz von Personal und Fahrzeugen wird es erlauben, alle Rationalisierungsmassnahmen auszuschöpfen und optimale Betriebsgrössen zu verwirklichen.

6 Der fünfte Rahmenkredit

Das Amt für Verkehr hat bereits den vierten Rahmenkredit aufgrund einer Erhebung über den Investitionsbedarf der in Frage kommenden Unternehmungen bemessen. Diese Investitionsplanung hat sich sowohl für die einzelnen Unternehmungen wie auch für den Vollzug des Eisenbahngesetzes bewährt.

Die Transportunternehmungen werden dazu angehalten, ihre Investitionspolitik an einer längerfristigen Zielsetzung zu orientieren. Die Entwicklungsperspektiven der bedienten Region können berücksichtigt und entsprechende Schwerpunkte gesetzt werden. Die Prüfung alternativer Möglichkeiten führt zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes. Die Investitionsplanung wird damit zu einem eigentlichen Führungsinstrument der Unternehmungen.

Die mittelfristige Investitionsplanung vereinfacht und verbessert aber auch den Vollzug des Eisenbahngesetzes. Die Verwendung der verfügbaren Mittel lässt sich bereits bei Beginn einer Vollzugsphase sowohl zeitlich als auch nach einzelnen Unternehmungen provisorisch festlegen. Dies führt zu einem geringeren Zetaufwand für die Behandlung der einzelnen Investitionsgesuche. Prioritäten können nicht nur für die Programme der Unternehmungen, sondern auch im Gesamtrahmen gesetzt werden. Die Übersicht über die Investitionsbedürfnisse ermöglicht koordinierte Beschaffungen zu entsprechend günstigeren Bedingungen. Dank der

Investitionsplanung für die Jahre 1971 bis 1975 reichte erstmals ein Rahmenkredit für die zugrunde gelegte Planungsperiode aus. Der 1973 bewilligte Zusatzkredit von 40 Millionen Franken glied lediglich die Teuerung aus. Sie konnte im eingetretenen Ausmass nicht vorausgesehen werden.

Für die Investitionsplanung 1976 bis 1980 hat das Amt für Verkehr die Erhebungsunterlagen und -auswertung ausgebaut und verfeinert. Die konzessionierten Bahnen und die grösseren Strassentransportdienste des allgemeinen Verkehrs wurden im Winter 1973/74 eingeladen, ihre Investitionsbedürfnisse für die Jahre 1976 bis 1980 bekanntzugeben. Ziel der Programme müsse ein sicherer und durchrationalisierter Betrieb sein. Die Finanzlage von Bund und Kantonen erlaube es jedoch nicht, für Investitionen Mittel bereitzustellen, die lediglich wünschbar erschienen. Die anzumeldenden Programme müssten sich daher auf dringliche Vorhaben beschränken.

61 Investitionsbedarf der Bahnen

Die Bahnen des allgemeinen Verkehrs meldeten einen Investitionsbedarf von insgesamt rund 1,2 Milliarden Franken an. Das Amt für Verkehr überprüfte zunächst die einzelnen Programme auf ihre Zweckmässigkeit und Dringlichkeit, um dann anschliessend auch eine Wertung in der Gesamtsicht durchzuführen. Diese Arbeiten ergaben, dass sich die Unternehmungen an die aufgestellten Zielsetzungen und Randbedingungen gehalten und fast ausnahmslos dringliche Investitionen aufgeführt haben.

Die angemeldeten Programme wurden in drei Prioritätsstufen klassiert. In die erste Dringlichkeit gelangten absolut unerlässliche Vorhaben. Die Projekte zweiter Dringlichkeit sollten aus Gründen der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit des Betriebes in der Planungsperiode unbedingt verwirklicht werden können. Vorhaben dritter Priorität können allenfalls auf eine nächste Planungsperiode zurückgestellt werden.

Wir haben der Planung des fünften Rahmenkredites die Dringlichkeitsstufen eins und zwei zugrunde gelegt. Der entsprechende Investitionsbedarf beläuft sich zu Preisen des ersten Quartals 1974 auf 1,177 Milliarden Franken. Diese entfallen auf nachstehende Positionen:

Rubrik	Investitionsbedarf	
	Mio Fr	%
Kunstabauten	54	4,6
Aufhebung bzw. Sicherung von Niveauübergängen (Bahnanteile)	8	0,7
Trasseverlegungen	206	17,4
Trennung von Schiene und Strasse (Bahnanteile)	32	2,7
Oberbau	74	6,3
Hochbauten	43	3,7
Depots, Werkstätten	106	9,0
Elektrische Anlagen	63	5,4
Sicherungsanlagen	86	7,3
Fahrzeuge	481	40,9
Mobilien	24	2,0
Total	1 177	100,0

Von der gesamten Investitionssumme entfallen rund 130 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Vorhaben. Da Investitionsbeiträge grundsätzlich nur für aktivierbare Massnahmen gewährt werden können, sind diese Mittel über die Betriebsrechnung zu finanzieren.

Die Bahnunternehmungen können 152 Millionen Franken aus Abschreibungen und 7 Millionen Franken aus zusätzlichen eigenen Mitteln aufbringen. Damit verbleibt eine Unterdeckung von 888 Millionen Franken, die durch Bund und Kantone bereitzustellen wären. Der voraussichtliche Bundesanteil würde sich auf 532 Millionen Franken belaufen.

62 Investitionsbedarf der Strassentransportdienste

Das Amt für Verkehr hat 22 konzessionierte Strassentransportdienste in die Erhebung über den Investitionsbedarf der Jahre 1976 bis 1980 einbezogen. Es handelt sich dabei um die grösseren Unternehmungen, die vorwiegend dem öffentlichen Verkehr dienen.

Für die kleineren Unternehmungen sieht die Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes die Verzinsung und Tilgung von Fremdkapital, das für Investitionen beansprucht wurde, im Rahmen der Defizitdeckung vor. Diese Lösung hat sich grundsätzlich bewährt. Sie schaltet den Verwaltungsaufwand aus, der bei Bund und Kantonen mit dem Abschluss von Investitionsvereinbarungen verbunden ist. Investitionsbeiträge nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes sollen daher auch künftig den grösseren Unternehmungen vorbehalten bleiben.

Die 22 berücksichtigten Unternehmungen weisen einen Investitionsbedarf von rund 87 Millionen Franken aus. Diese Mittel entfallen auf nachstehende Positionen:

Rubrik	Investitionsbedarf	
	Mio Fr	%
Erwerb von Grund und Rechten	2	3,0
Gebäude	36	40,9
Betriebseinrichtung	3	3,7
Elektrische Einrichtung	1	1,2
Fahrzeuge	41	46,6
Mobilien	4	4,6
Total	87	100,0

Von diesen Investitionen ist eine Million Franken nicht aktivierbar. Die Unternehmungen werden 15 Millionen Franken aus Abschreibungen und 6 Millionen Franken aus zusätzlichen eigenen Mitteln aufbringen. Damit verbleibt eine Unterdeckung von 65 Millionen Franken, die durch Bund und Kantone bereitgestellt werden müssten. Der voraussichtliche Bundesanteil würde sich auf 29 Millionen Franken belaufen.

63 Investitionsbedarf der Schiffahrtsunternehmungen

Investitionsbeiträge nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes können grundsätzlich auch Schiffahrtsunternehmungen gewährt werden, soweit sie dem allgemeinen Verkehr dienen. Dies trifft nur für eine beschränkte Anzahl Linien zu. Die Schiffahrtsunternehmungen wurden daher nicht in die Erhebung über den Investitionsbedarf einbezogen. Verschiedene von ihnen stehen jedoch vor grösseren Investitionen. Ein Betrag von 4 Millionen Franken dürfte ausreichen, um die Beteiligung des Bundes an jenen Investitionen zu ermöglichen, die auf Linien des allgemeinen Verkehrs entfallen.

64 Umstellungen des Betriebes

Gegenwärtig sind bei drei Bahnunternehmungen, Nyon-St-Cergue-Morez, Aigle-Sépey-Diablerets und Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, Umstellungsuntersuchungen im Gang. Aufgrund der vorliegenden Zwischenergebnisse wurden diese Unternehmungen eingeladen, ihre Investitionsprogramme auf die Beibehaltung des Bahnbetriebes auszurichten. Falls die Umstellungsuntersuchungen auf einen Bahnersatz schliessen sollten, werden die eingeplanten Beträge für die notwendigen Investitionen zweifellos ausreichen. Es erübrigt sich damit, einen gesonderten Betrag für Umstellungen des Betriebes in den Rahmenkredit aufzunehmen.

65 Naturschadenbeiträge

Aufgrund der in Abschnitt 314 geschilderten restriktiven Praxis dürfte eine Reserve von 5 Millionen Franken ausreichen, um bei den Naturschadenbeiträgen während der kommenden fünf Jahre über die notwendige Handlungsfreiheit zu verfügen.

66 Zusammenfassung

Zusammenfassend ergibt sich, dass der Bund für den Vollzug der Artikel 56, 57 und 59 des Eisenbahngesetzes in den Jahren 1976 bis 1980 im Fall der Deckung des gesamten Investitionsbedarfes der konzessionierten Transportunternehmungen nachstehende, aufgrund von Preisen des ersten Quartals 1974 ermittelte Verpflichtungskredite bereitstellen müsste:

	Mio Fr
Investitionsbeiträge an Bahnunternehmungen	532
Investitionsbeiträge an Strassentransportdienste	29
Investitionsbeiträge an Schifffahrtsunternehmungen	4
Reserve für Naturschadenbeiträge	5
Total	570

67 Finanz- und konjunkturpolitische Überlegungen

Bei der Beurteilung der Frage, in welchem Umfang der Investitionsbedarf der konzessionierten Transportunternehmungen zu decken sei, kann nicht allein auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs abgestellt werden. Auch finanz- und konjunkturpolitische Überlegungen sind zu berücksichtigen.

Der Investitionsbedarf der konzessionierten Transportunternehmungen sprengt den Rahmen der Finanzplanung 1975 bis 1979 des Bundes. Lage und Entwicklungsaussichten des Bundeshaushaltes verunmöglichen gegenwärtig eine volle Bedarfsdeckung. Bereits aufgrund der Finanzplanung ist in den kommenden Jahren mit steigenden Haushaltdefiziten und einer entsprechenden Zunahme der Verschuldung zu rechnen. Ihre Finanzierung bereitet Schwierigkeiten. Um so mehr wäre die Finanzierung von Krediten, die über den Rahmen der Finanzplanung hinausgehen, in Frage gestellt.

Andererseits würden beschäftigungspolitische Überlegungen einen hohen Investitionsrhythmus nahelegen. Die konzessionierten Transportunternehmungen bedienen vorwiegend wirtschaftlich weniger entwickelte Randgebiete. Ihre Investitionen sind geeignet, dort willkommene wirtschaftliche Impulse auszulösen. Die Multiplikatorwirkung der vorgesehenen Programme ist beträchtlich.

Zudem ist die Beschäftigungslage der Spezialindustrien für den öffentlichen Verkehr gegenwärtig sehr schlecht. Ohne wesentliche Privatbahnbeschaffungen

wären verschiedene dieser Unternehmungen im kommenden Jahr praktisch beschäftigungslos. Da zahlreiche Zulieferanten von diesen Industrien abhängen, könnten mit grösseren Investitionen wirtschaftliche Impulse ausgelöst werden, die hinsichtlich ihrer Multiplikatorwirkung jene der baulichen Investitionen noch übertreffen würden.

In Abwägung dieser gegensätzlichen Bedürfnisse beantragen wir Ihnen die Bewilligung eines Rahmenkredites von 500 Millionen Franken für die Fünfjahresperiode 1976 bis 1980. Dieser Betrag liegt im Rahmen der Finanzplanung des Bundes. Beschäftigungspolitische Erfordernisse könnten allenfalls einen beschleunigten Investitionsrhythmus notwendig machen.

68 Einfluss der Teuerung

Die Investitionsplanung 1976 bis 1980 beruht auf Preisen des ersten Quartals 1974. Bereits zu Beginn der Realisierungsphase werden sich diese Preise um zwei Jahresteuerungen erhöht haben.

Ein zweiter Teuerungsfaktor ergibt sich aus dem Zeitbedarf für den Abschluss der einzelnen Investitionsvereinbarungen. Umfang und Komplexität der Projekte, die Regelung der Kreditkompetenzen und der Gemeindebeteiligung bei den Kantonen sowie die verfügbaren Zahlungskredite können bewirken, dass zwischen der Einreichung eines Beitragsgesuches und dem Abschluss der entsprechenden Vereinbarung bis drei Jahre verstreichen.

Als dritter Faktor ist schliesslich die während der Realisierung eines Investitionsprogrammes anfallende Teuerung zu berücksichtigen. Der Betrieb muss während der Bauzeit meist voll aufrechterhalten bleiben. Dieser erschwerende Umstand sowie Kapazitätsgründe bedingen vielfach eine beträchtliche zeitliche Staffe- lung der Investitionen.

Die Auswirkungen dieser Teuerungseinflüsse auf den ermittelten Investitionsbedarf lassen sich nicht zuverlässig abschätzen. Es steht jedoch fest, dass sie zu einer drastischen Kürzung des in Aussicht genommenen Programmes führen würden, wenn der Rahmenkredit nicht entsprechend der ausgewiesenen Teuerung angepasst werden könnte. Da die Investitionsplanung nur dringliche Vorhaben erfasst hat, würde sich dies auf die Erhaltung der Sicherheit und die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes der konzessionierten Transportunternehmungen nachteilig auswirken. Wir haben deshalb bei der Bemessung der Rahmenkreditsumme auf ein Investitionsprogramm zu Preisen des ersten Quartals 1974 abgestellt und behalten uns vor, Ihnen vor Ablauf der Planungsperiode die Bewilligung eines teuerungsbedingten Zusatzkredites zu beantragen, falls dies zur Verwirklichung des vorgesehenen Programms als notwendig erscheint.

69 Stellungnahme der Kantone

Investitions- und Umstellungsbeiträge des Bundes an konzessionierte Transportunternehmungen setzen nach Artikel 60 des Eisenbahngesetzes die Mitwir-

kung der interessierten Kantone voraus. Die Rahmenkreditplanung kann daher nur so weit realistisch sein, als sie die finanziellen Möglichkeiten der Kantone mit berücksichtigt.

Dies gilt um so mehr, als die konzessionierten Transportunternehmungen vornehmlich wirtschaftlich weniger entwickelte Gebiete bedienen. Die typischen Privatbahnkantone weisen grosstenteils ein unterdurchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen und eine überdurchschnittliche Steuerbelastung auf. Ihr finanzieller Handlungsspielraum ist daher eher beschränkt. Die Beteiligung an der Finanzierung der Investitionsprogramme konzessionierter Transportunternehmungen bedeutet in vielen Fällen eine beträchtliche Belastung.

Die von den Transportunternehmungen angemeldeten Programme wurden den Kantonen unterbreitet. Gleichzeitig wurden sie über den voraussichtlich auf sie entfallenden Anteil informiert und um Stellungnahme ersucht, ob und in welchem Umfang er in der Finanzplanung berücksichtigt werden könne.

Die Kantone haben praktisch ausnahmslos mitgeteilt, sie würden die auf sie entfallenden Anteile in ihre Finanzplanung aufnehmen. Lediglich drei Kantone haben Kürzungen beantragt, da die Berücksichtigung des vollen Anteils ihre Möglichkeiten übersteigen würde.

Aus den Stellungnahmen ergibt sich, dass die Kantone ihren konzessionierten Transportunternehmungen grosse Bedeutung beimessen und ihrem Ausbau entsprechende Priorität einräumen. In verschiedenen Stellungnahmen fehlt denn auch der Hinweis nicht, dass andere wichtige Aufgaben zurückgestellt werden müssten.

7 Verfassungsmässigkeit

Unsere Anträge stützen sich auf das Eisenbahngesetz.

8 Schlussbemerkungen und Antrag

Die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist in den vergangenen Jahrzehnten laufend stark angewachsen. Sie wird zweifellos mittel- und längerfristig, wenn auch verlangsamt, weiter zunehmen. Die nötigen Investitionen für eine entsprechende Anpassung der Infrastruktur nehmen ein Ausmass an, das die volle Bedarfsdeckung nicht unbegrenzt garantiert. Es geht heute darum, den weitem Ausbau der Verkehrsanlagen so einzuleiten, dass die Nachfrage mit vertretbarem volkswirtschaftlichem Aufwand im grösstmöglichen Umfang befriedigt werden kann. Dazu muss der öffentliche Verkehr gefördert werden. Seine Anlagen und Betriebseinrichtungen sind nicht überall einer zusätzlichen Nachfrage gewachsen. Sie müssen daher erneuert und ausgebaut werden.

Der seit Jahren bestehende Nachholbedarf ist zwar vermindert, aber noch nicht gedeckt worden. Ein grosser Teil der Vorhaben, die von den konzessionierten Transportunternehmungen angemeldet wurden, dient dem Ersatz überalterter Anlagen und Fahrzeuge und bildet die Voraussetzung für eine uneingeschränkte

Aufrechterhaltung des Betriebes. Können diese Investitionen nicht vorgenommen werden, ist die Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben oder die Sicherheit des Betriebes gefährdet. Ein Abbau, teilweise sogar die Aufhebung bestehender Leistungen wäre unausweichlich. Dies wäre mit einer zusätzlichen Belastung des Strassennetzes verbunden. Eine solche Entwicklung wäre volkswirtschaftlich kaum erwünscht.

Wenn der öffentliche Verkehr aus volkswirtschaftlichen Überlegungen einen grösseren Anteil am Verkehrsaufkommen gewinnen soll, muss er unter anderem attraktiver und zur echten Alternative zum individuellen Verkehrsmittel werden. Es genügt daher nicht, nur die unerlässlichen Ersatzinvestitionen vorzunehmen. Der Ausbau muss vielmehr Leistungsfähigkeit und Komfort der konzessionierten Transportunternehmungen heben. Dies erfordert umfassende, aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise konzipierte Ausbauprogramme. Sie können nur verwirklicht werden, wenn entsprechende Mittel bereitgestellt werden.

Verkehrsinvestitionen wirken sich wegen der langen Nutzungsdauer dieser Investitionsgüter langfristig aus. Kapazitätslücken lassen sich nur mit beträchtlicher Verzögerung schliessen. Der Entscheid, bestimmte Investitionen jetzt zu tätigen oder zu unterlassen, beeinflusst die Möglichkeiten der nächsten Generation, ein gesteigertes Verkehrsvolumen wirtschaftlich zu bewältigen.

Die finanzielle Lage des Bundes erschwert gegenwärtig die Finanzierung umfangreicher Investitionen. Die sofortige Bereitstellung der Mittel für den gesamten Investitionsbedarf der konzessionierten Transportunternehmungen ist daher nicht möglich. Aufgrund der dargelegten finanz- und konjunkturpolitischen Überlegungen beantragen wir Ihnen die Bewilligung eines Rahmenkredites für die Jahre 1976 bis 1980 von 500 Millionen Franken. Diese Summe entspricht einem zu Preisen des ersten Quartals 1974 festgelegten Investitionsprogramm. Wir behalten uns daher vor, Ihnen vor Ablauf der Planungsperiode die Bewilligung eines teuerungsbedingten Zusatzkredites zu beantragen.

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Bewilligung eines Rahmenkredites zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen zur Annahme.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 10. September 1975

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Vizepräsident:

Gnägi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über einen Rahmenkredit zur Förderung
konzessionierter Transportunternehmungen**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft.*

gestützt auf die Artikel 56, 57, 59, 61 und 95 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 10. September 1975²⁾,

beschliesst:

Art. 1

Zur Weiterführung der im Eisenbahngesetz vorgesehenen Massnahmen für technische Verbesserungen, Umstellungen des Betriebes und Behebung von Naturschäden bei eidgenössisch konzessionierten Transportunternehmungen wird ein Rahmenkredit von 500 Millionen Franken bewilligt.

Art. 2

¹ Der jährliche Zahlungsbedarf ist in den Voranschlag aufzunehmen.

² Der Bundesrat regelt den Vollzug. Er genehmigt das längerfristige Investitionsprogramm, regelt die Zuständigkeit für Grundsatzentscheidungen und setzt die Auflagen und Bedingungen für die Ausrichtung von Investitionsbeiträgen fest.

Art. 3

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich: er untersteht nicht dem Referendum.

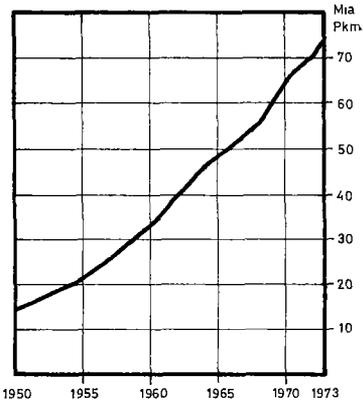
² Er tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft.

¹⁾ SR **742.101**

²⁾ BBl **1975** II 1449

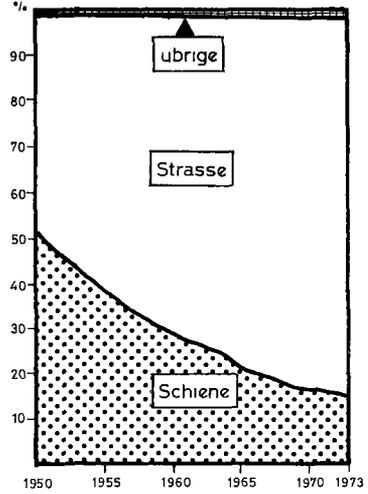
Entwicklung der Verkehrsleistungen und -anteile 1950-1973

Leistungen

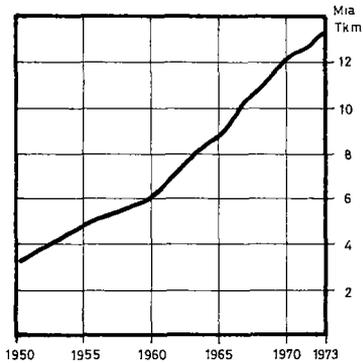


Personenverkehr

Anteile

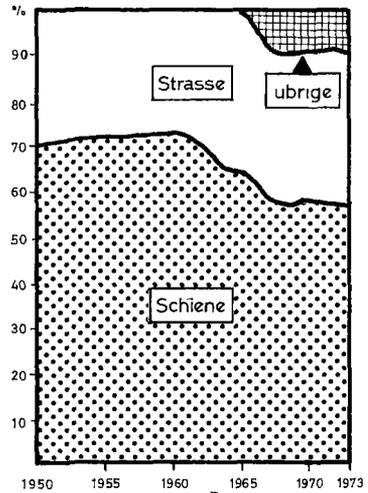


Leistungen

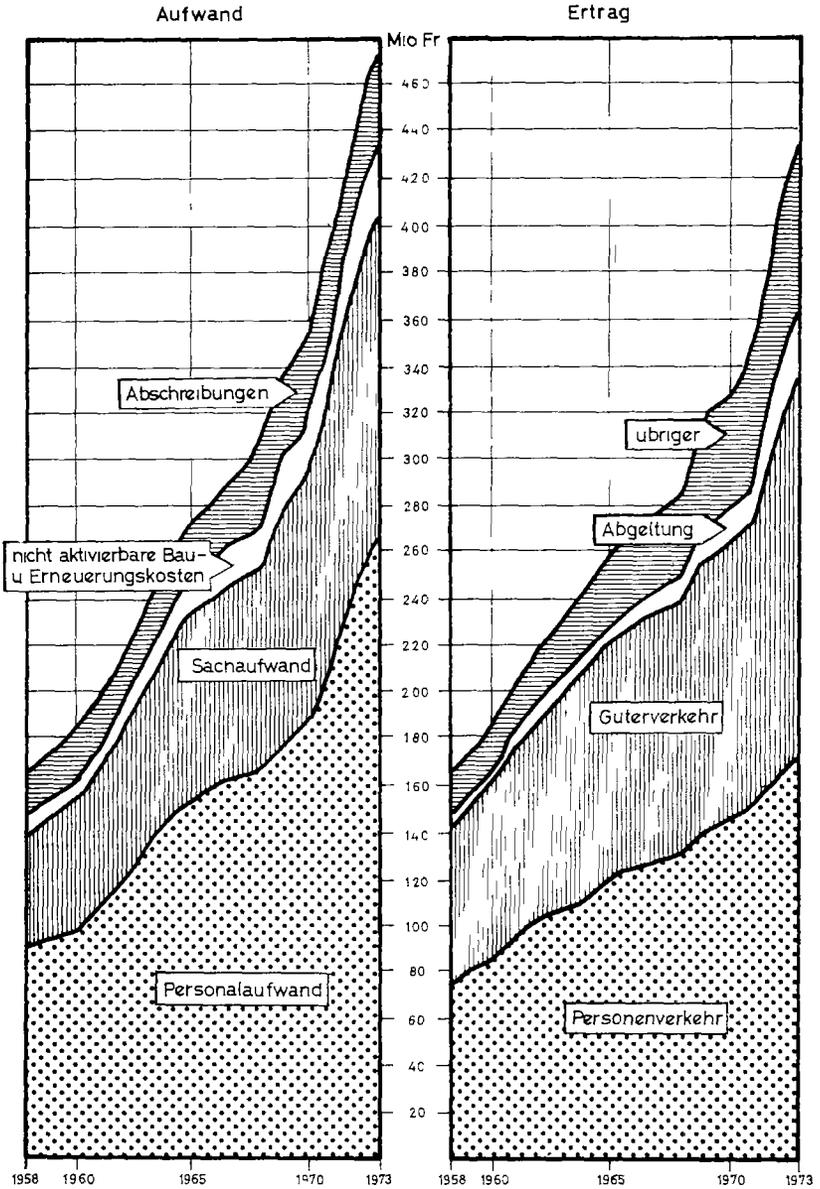


Güterverkehr

Anteile



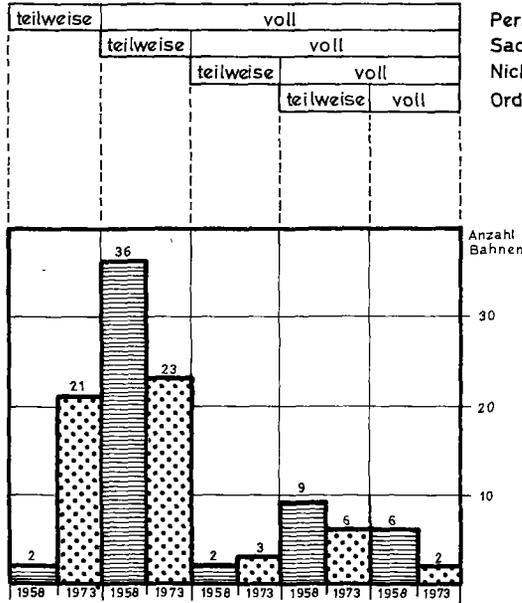
Betriebsaufwand und -ertrag der Bahnen 1958-1973



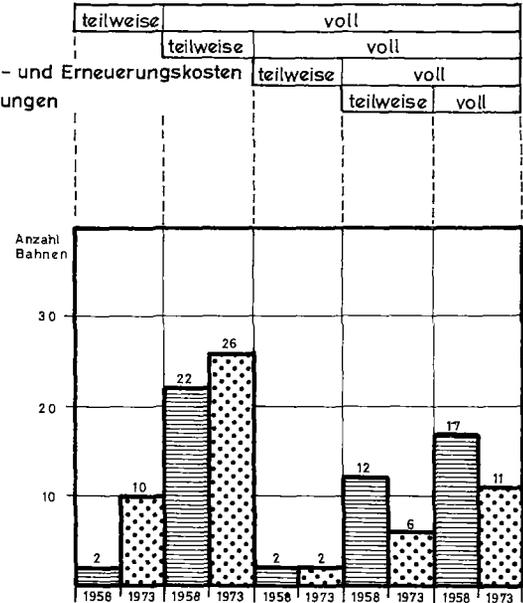
Verhältnis zwischen Betriebsertrag und -aufwand bei den Bahnen in den Jahren 1958 und 1973

Der VERKEHRSERTRAG deckte bei .. Bahnen nachstehende Aufwandkategorien

Der BETRIEBSERTRAG deckte bei .. Bahnen nachstehende Aufwandkategorien



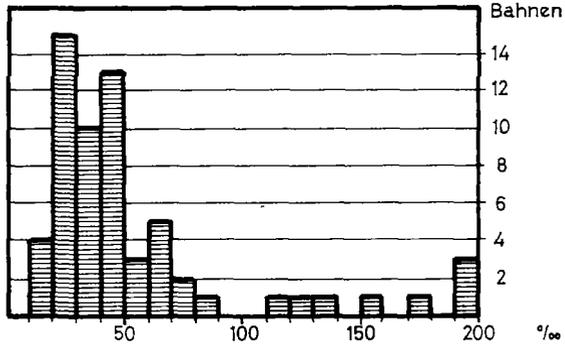
Personalaufwand
Sachaufwand
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten
Ordentliche Abschreibungen



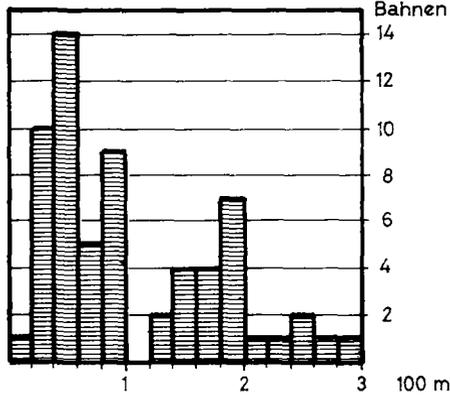
Graphik 3

Die Infrastruktur der Bahnen

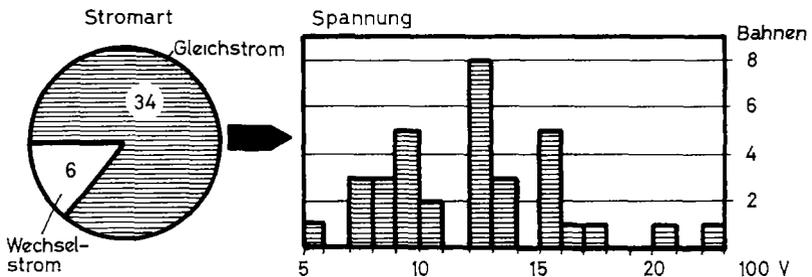
Maximale Neigung



Minimaler Kurvenradius

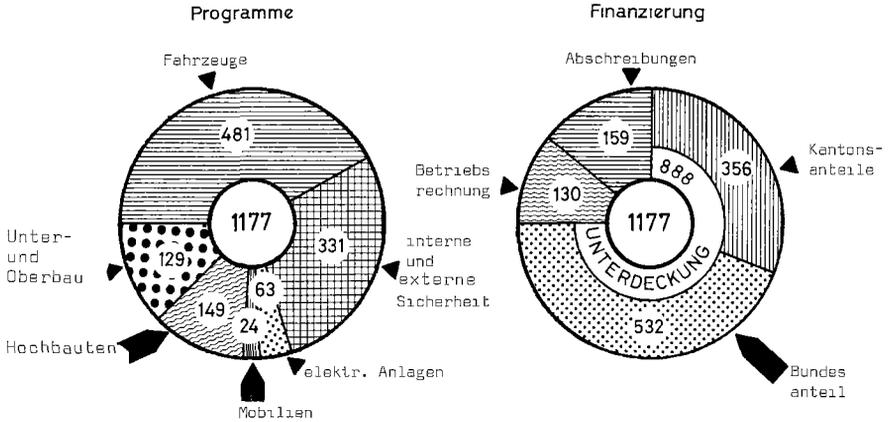


Stromversorgung (Schmalspur)

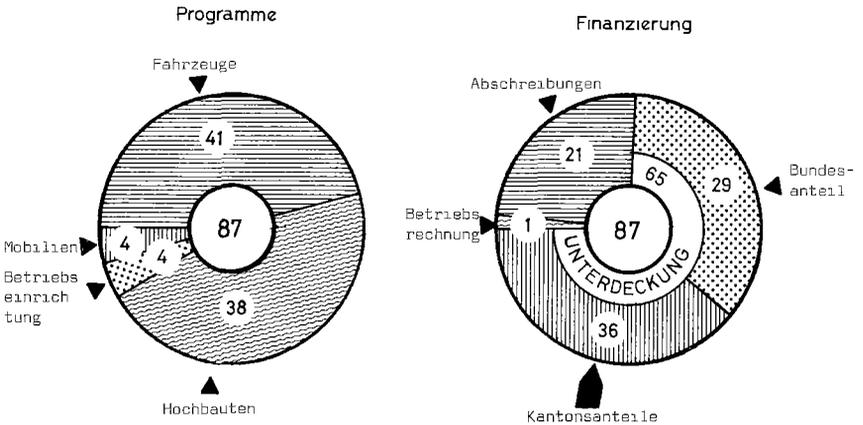


Investitionsbedarf 1976-1980 (Beträge in Millionen Franken)

Bahnen



Strassentransportdienste



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Rahmenkredit zur Forderung konzessionierter Transportunternehmungen (Vom 10. September 1975)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1975
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	75.081
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.10.1975
Date	
Data	
Seite	1449-1474
Page	
Pagina	
Ref. No	10 046 517

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.