

Botschaft zum Voranschlag 1997 der Schweizerischen Bundesbahnen sowie zum kurzfristigen Massnahmenpaket SBB

vom 30. Oktober 1996

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
sehr geehrte Damen und Herren

wir unterbreiten Ihnen die Botschaft und den Entwurf zum Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1997 und zum kurzfristigen Massnahmenpaket SBB mit dem Antrag auf Genehmigung, ebenso den Mittelfristplan 1998-2002 mit dem Antrag auf Kenntnisnahme.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

30. Oktober 1996

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Delamuraz

Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Der Voranschlag 1997 ist geprägt durch die anhaltend schwierige Ertragslage. Die Ertragserwartungen mussten im Verlauf des Jahres 1996 massiv nach unten korrigiert werden. Die Gründe dafür liegen insbesondere in der nach wie vor schwachen Konjunkturlage, dem anhaltenden Konkurrenzkampf im Verkehrsmarkt und dem für den internationalen Verkehr hohen Schweizerfranken.

Unter den gegebenen Ertragsprognosen wäre das im letztjährigen Mittelfristplan formulierte Ziel einer ausgeglichenen Rechnung bis 1999 nicht zu erreichen gewesen. Die hohen Fehlbeträge hätten trotz rigoroser Sparmassnahmen fortgeschrieben werden müssen. Aus diesem Grund sahen sich SBB und Bundesrat gezwungen, ein kurzfristiges Massnahmenpaket zur Verbesserung der finanziellen Lage der SBB auszuarbeiten.

Der Bundesrat hat ein Paket mit der Tilgung des Bilanzfehlbetrages, mit der Sanierung der aufgelaufenen Verpflichtungen gegenüber der Pensions- und Hilfskasse der SBB (PHK), mit Massnahmen zur Reduktion des Personalaufwands sowie der Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Beurteilung von gezielten Massnahmen im Bereich der Mehrwertsteuerverordnung beschlossen.

Der SBB-Voranschlag 1997 schliesst unter Berücksichtigung der Massnahmen noch mit einem Fehlbetrag von 153 Millionen Franken ab. Auf die Leistung eines Infrastrukturbeitrages muss weiterhin verzichtet werden. Der Bund trägt den gesamten Infrastrukturaufwand von 1598 Millionen Franken.

Im Huckepackverkehr wird ein Grundangebot von 44 Zügen aufrechterhalten. Um dieses auch aufgrund des Transitvertrages mit der EU in dieser Höhe fixierte Angebot zu erbringen, ist ein Abgeltungsbetrag von 115 Millionen Franken notwendig.

Die Bruttoinvestitionen (inkl. BAHN 2000, Lärmschutz, Huckepackkorridor und kommerzielle Nutzung) veranschlagen die SBB bei 2411 Millionen Franken.

Der Mittelfristplan 1998 - 2002 sieht dank der ergriffenen Massnahmen ab 1999 eine ausgeglichene Rechnung vor. Zur Dämpfung der Investitionsfolgekosten wurden die Investitionsbeträge gegenüber dem letztjährigen Mittelfristplan deutlich zurückgenommen.

Der vorliegende SBB-Voranschlag dürfte der letzte unter den Vorgaben des bestehenden Leistungsauftrages 1987 sein. Auf 1998 soll der Leistungsauftrag im Rahmen der Bahnreform abgelöst werden.

Botschaft

1 Voranschlag und Mittelfristplan der SBB

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat am 13. September 1996 den Voranschlag 1997 und den Mittelfristplan 1998-2002 verabschiedet. Mit dieser Botschaft legen wir Ihnen den Voranschlag zur Genehmigung und den Mittelfristplan zur Kenntnisnahme vor.

Wie bereits die Rechnungsbotschaft 1995 teilen wir die Botschaft zum Voranschlag 1997 in einen ersten Teil mit Zahlen und Fakten und in einen zweiten Teil mit Kommentaren und Erläuterungen. Wir gehen darin insbesondere auf das kurzfristige Massnahmenpaket ein. Im Anhang befinden sich wie in den Vorjahren die wichtigsten Tabellen und die Darstellung über die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987, der noch bis Ende 1997 Gültigkeit hat. Die Darstellung der Zahlen in der Botschaft entspricht den geltenden Grundlagen des Leistungsauftrages 1987. Allfällige Veränderungen durch die Bahnreform ab 1. Januar 1998 sind darin, wo nicht ausdrücklich erwähnt, noch nicht berücksichtigt.

Die Auswirkungen des kurzfristigen Massnahmenpaketes sind mit Ausnahme der Massnahmen im Bereich der Mehrwertsteuerverordnung im Voranschlag berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Mehrwertsteuer wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche zuhause des Bundesrates die von den SBB vorgeschlagenen Massnahmen auf ihre Auswirkungen hin untersuchen soll. Allfällige Beschlüsse in diesem Bereich sollen noch vor der Dezembersession entschieden werden und können den Voranschlag weiter entlasten. Mögliche Änderungen und Auswirkungen sind im zweiten Teil der Botschaft dargestellt.

12 Übersicht Voranschlag 1997

Nach dem hohen Defizit 1995 hat sich die kritische Ertragslage auch 1996 fortgesetzt. Die Verzerrungen im Verkehrsmarkt, eine weiterhin schwache Konjunkturlage, generell anhaltende Überkapazitäten im Güterverkehr und eine aufgrund der nach unten korrigierten Annahmen zu optimistische Planung haben gegenüber den Aussichten im letztjährigen Mittelfristplan eine massive Korrektur der Ertragswertungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zur Folge. Mit konsequenten Sparmassnahmen (insbesondere durch einen anhaltenden Personalabbau und Einsparungen beim Sachaufwand) können die Ertragsausfälle zwar teilweise kompensiert werden, dennoch musste das erwartete Ergebnis nach unten korrigiert werden. Gemäss Hochrechnung erwarten die SBB 1996 einen Fehlbetrag von 418 Millionen Franken (Voranschlag 96: 262,7 Mio. Fr.). Eine massgebliche Verbesserung kann nur mit einem kurzfristig wirksamen Massnahmenpaket erreicht werden. Ein solches wurde vom Bundesrat beschlossen und wird in dieser Botschaft ausgeführt. Hinsichtlich der Bundesleistungen präsentiert sich der Voranschlag wie folgt:

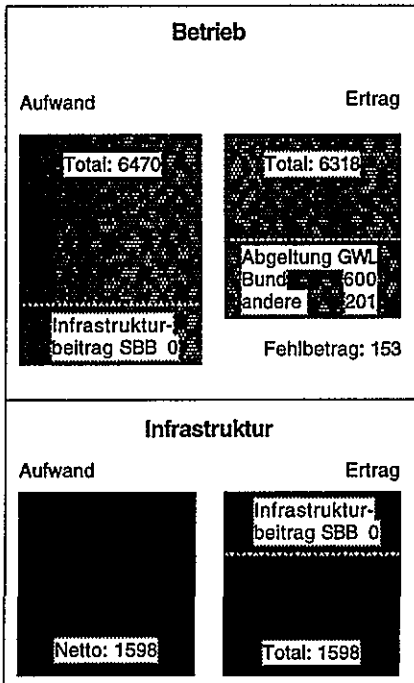
- Bundesanteil an der Abgeltung für den regionalen Personenverkehr: 485 Millionen Franken (Voranschlag 96: 516 Mio. Fr.)

- Abgeltung für den Huckepackverkehr: 115 Millionen Franken (110 Mio. Fr.)
- Infrastrukturleistung Bund: 1598 Millionen Franken (1543 Mio. Fr.)
- veranschlagter Fehlbetrag: 153 Millionen Franken (263 Mio. Fr.)
- Investitionssumme brutto: 2411 Millionen Franken (2350 Mio. Fr.)

Als Übersicht dient die Darstellung 1, die gleichzeitig die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 zeigt.

Darstellung 1

SBB-Voranschlag 1997



Bundesleistungen (aus SBB-Sicht)

Bundesleistungen	Belastung Bund		
	VA 96	HR 96	VA 97
Abgeltung gemeinwirtschaftliche Leistungen			
- Regionalverkehr	516	516	485
- Huckepackverkehr	110	110	115
Infrastrukturleistung des Bundes	1543	1535	1598
Rückstellung für ungedeckten Fehlbetrag	263	418	153
Total (inkl. Fehlbetrag)	2432	2579	2351

HR 96 = Hochrechnung 1996; Mathematische Ermittlung des Jahresergebnisses aufgrund der Werte Januar bis Juli

Aufgrund des Massnahmenpaketes kann der Fehlbetrag im Voranschlag auf 152,6 Millionen Franken reduziert werden. Die schlechte Ertragslage, insbesondere im Güterverkehr, setzt sich allerdings unvermindert fort.

Entwicklung der SBB-Rechnung in absoluten Zahlen

(in Mio. Fr.)	RE 89	RE 90	RE 91	RE 92	RE 93	RE 94	RE 95	HR 96	VA 97
Personalaufwand	2777	3006	3278	3535	3537	3517	3481	3390	3187
Zinsen	337	460	557	656	621	664	676	700	715
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	113	118	173	186	212	290	286	296	287
Total Aufwand	4975	5364	5911	6337	6377	6545	6740	6653	6470
Verkehrsertrag	3172	3301	3530	3717	3861	3804	3567	3430	3531
Total Ertrag	5045	5367	5882	6201	6279	6347	6244	6235	6318
Ertragsüberschuss	70	3							
Fehlbetrag			-29	-136	-98	-198	-496	-418	-153

Eine Änderung wird sich in den nächsten Jahren bei der Zinsbelastung ergeben. Die SBB mussten bisher sämtliche Darlehen des Bundes (und der Pensionskasse) zu Marktbedingungen verzinsen. Ab 1997 werden die neuen Darlehen für den Infrastrukturbereich als variabel verzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt und über die Finanzrechnung geführt. Dies ist eine Folge der geänderten Finanzhaushaltsverordnung und stimmt überein mit der geplanten Bahnreform sowie der Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die neuen Darlehen für den Verkehrsbereich sind weiterhin zu verzinsen (siehe dazu auch Ziff. 137.1). Die Zinslast wird damit weniger stark ansteigen als bisher. Ein Abbau der bestehenden verzinslichen Fremdmittel ist im Rahmen der Bahnreform auf den 1. Januar 1998 vorgesehen. Die Darlehen des Bundes sollen dabei zu einem grossen Teil in Dotationskapital und variabel verzinsliche Darlehen umgewandelt werden. Dies würde für die SBB eine nachhaltige Entlastung bei den Zinsaufwendungen bedeuten und das Ergebnis somit weiter verbessern.

13 Die Ergebnisse im einzelnen

131 Unternehmungsergebnis

131.1 Voranschlag 1997

a. Aufwand

Der Gesamtaufwand kann gegenüber der Rechnung 1995 (- 4%) und der Hochrechnung 1996 deutlich reduziert werden.

Der Personalaufwand geht gegenüber der Hochrechnung 1996 um 203,5 Millionen Franken oder 6 Prozent zurück. Hier wirken sich neben der Personalreduktion insbesondere der Ab-

bau der aufgelaufenen Verpflichtungen gegenüber der Pensions- und Hilfskasse (PHK) und das kurzfristige Massnahmenpaket aus. Die fortlaufende Reduktion des Personals führt neben Einsparungen jedoch auch zu Restrukturierungskosten. So sind im Budget beispielsweise für administrative Pensionierungen 70 Millionen Franken vorgesehen.

Der Sachaufwand kann gegenüber dem Voranschlag 1996 deutlich reduziert werden. In diesem Bereich zahlen sich die restriktiven Vorgaben und die intensive Überarbeitung der einzelnen Budgets aus.

Bei den Abschreibungen, den Zinsen und den nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen lässt sich eine Stabilisierung auf dem Niveau der Hochrechnung 1996 erwarten. Es handelt sich dabei um durch die SBB nicht mehr beeinflussbare Folgekosten der Investitionstätigkeit der vergangenen Jahre.

Bei den Aufwendungen für die Mehrwertsteuer würde sich ein Wegfallen der Kürzung des Vorsteuerabzuges deutlich auf das Budget auswirken. Diese Massnahme wird im Rahmen des Paketes zur finanziellen Verbesserung der SBB-Ergebnisse geprüft. Sie wurde in den vorliegenden Zahlen des Voranschlages noch nicht berücksichtigt.

b. Ertrag

Die kritische Ertragslage auf dem Verkehrsmarkt wird sich fortsetzen. Die Verkehrserträge dürften sich gegenüber der Hochrechnung 1996 nur leicht erhöhen. Sie verbleiben damit auf tiefem Niveau. Die Konjunkturschwäche und die harte Konkurrenz durch den Strassenverkehr bleiben die entscheidenden Einflussfaktoren in diesem Bereich. Eine Stabilisierung im Ertragsbereich muss deshalb bereits als Erfolg gewertet werden.

Im Personenverkehr dürften sich die neuen Angebote des "Impuls-Fahrplans 97" und die vielfältigen Aktivitäten im Rahmen des Jubiläumsjahres "150 Jahre Schweizer Bahnen" positiv auswirken. Einbussen sind durch die Auslagerung verschiedener Angebote zu erwarten.

Kritisch verbleibt die Lage vor allem im Güterverkehr. Neben der konjunkturellen Situation wirken sich hier auch Rückgänge im Paketpostverkehr, bei den Transporten der Armee und bei den Stückgutverkehren aus. Der Konkurrenzdruck der Strasse nimmt zudem in verschiedenen Bereichen weiter zu (z.B. Mineralöltransporte).

Besonders betroffen von der konjunkturellen und konkurrenzbedingten Lage ist auch der Transitverkehr. Hier wirken sich unter anderem die tiefen Preise für die Umfahrungsrouten auf der Strasse über Frankreich und Österreich aus.

Während bei den Mieterträgen eine offensivere Bewirtschaftung der Liegenschaften (neue "Apertos", neues Plakatierungskonzept usw.) zu höheren Einnahmen führt, sind die Nebenerträge wegen reduzierter Liegenschaftsverkäufe stark rückläufig.

131.2 Mittelfristplan 1998-2002

Der Mittelfristplan widerspiegelt die aktuellen konjunkturellen und finanzpolitischen Rahmenbedingungen. Wegen der anhaltend schlechten Ertragsaussichten liegen die Ergebnisse unter den Erwartungen des letztjährigen Mittelfristplanes. Die damals geplanten Erträge mussten

teilweise massiv nach unten korrigiert werden. Sie liegen um rund 12 Prozent oder 588 - 843 Millionen Franken unter den Zahlen im Mittelfristplan 1997 - 2001. Mit konsequenten Sparmassnahmen und dem kurzfristigen Massnahmenpaket zur Verbesserung der finanziellen Lage lässt sich dennoch eine positive Entwicklung aufrechterhalten. Ab 1999 sollen die Fehlbeträge wegfallen.

Die Verschlechterung der Ertragsprognosen kommt sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr zum tragen. In beiden Sparten sind zwar Massnahmen geplant, sie können den allgemeinen Trend jedoch nicht brechen. Insbesondere im Güterverkehr könnte sich die Ertragslage erst mit einer Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen verbessern. In diesem Bereich kommt der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und der Herstellung der Kostenwahrheit eine grosse Bedeutung zu.

Um die Investitionsfolgekosten längerfristig im Rahmen zu halten, wird der ordentliche Investitionsplafond in den Planjahren deutlich reduziert.

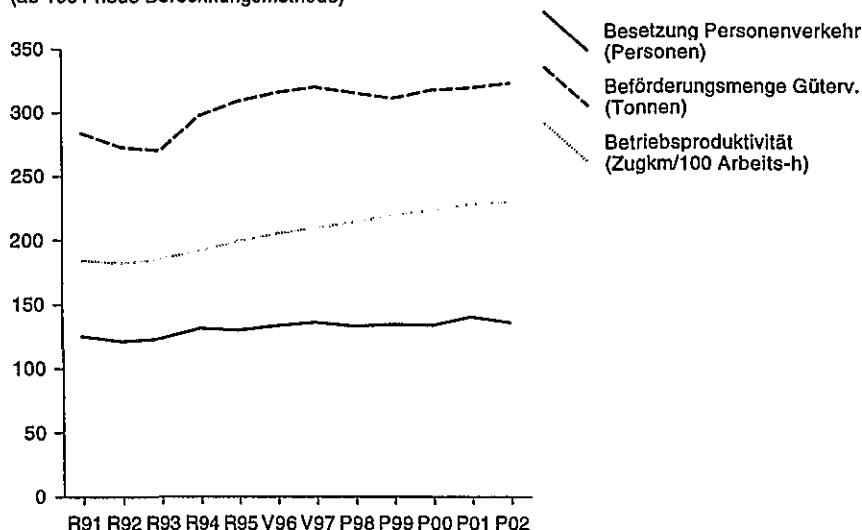
Der vorliegende Mittelfristplan ist voraussichtlich zum letzten Mal nach den Vorgaben des Leistungsauftrags 1987 gestaltet. Der Leistungsauftrag soll im Rahmen der Bahnreform durch eine Leistungsvereinbarung Bund/SBB abgelöst werden. Dadurch wird sich auch die Verbuchung und Darstellung der einzelnen Rubriken verändern. Der vorliegende Mittelfristplan ist deshalb aus dieser Sicht nur von beschränkter Aussagekraft.

132 Kennzahlen

Darstellung 2

Produktivitätskennzahlen

(ab 1991 neue Berechnungsmethode)



Die Betriebsproduktivität nimmt weiter um jährlich rund 2 - 3 Prozent zu. Die stetige Zunahme ist vor allem auf den fortgeführten Personalabbau (von 32'520 im Jahr 1996 auf 30'000 im Jahr 2002) und die laufenden Rationalisierungsmassnahmen zurückzuführen.

Die durchschnittliche Belegung der Personenzüge bleibt stabil, während die durchschnittliche Beförderungsmenge im Güterverkehr in den Planjahren 1998 und 1999 einen leichten Rückgang erleidet. Die Beförderungsmenge steigt dann aber mit der Inbetriebnahme des Huckepackkorridors Lötschberg - Simplon und wegen der Wirkung der eingeleiteten Rationalisierungsmassnahmen (Reduktion Rangieranlagen und neues Rangierkonzept) ab 1999 wieder an.

133 Abgeltungen

Der Leistungsauftrag 1987 sieht vor, dass der Bundesrat das abzugeltende, also unter Marktbedingungen nicht kostendeckende Leistungsangebot festlegt und darüber wacht, dass die Leistungen zu minimalen Kosten und in einer Qualität erbracht werden, die den Ansprüchen des Marktes entsprechen. Diese Bestimmungen des Leistungsauftrages 1987 gelten seit 1996 nur noch für den Huckepackverkehr. Der regionale Personenverkehr wird seit 1. Januar 1996 durch das revidierte Eisenbahngesetz (SR 742.101; AS 1995 3680) geregelt.

133.1 Huckepackverkehr

Die Förderung des Huckepackverkehrs entspricht den Zusagen, welche die Schweiz im Transitvertrag gegenüber der EU gemacht hat. Das vereinbarte Angebot beläuft sich auf 44 Züge täglich. Während die Nachfrage nach den Angeboten in der Vergangenheit stetig zugenommen hat, ist seit Herbst 1995 auch beim kombinierten Verkehr ein Einbruch zu verzeichnen. Die Nachkalkulation weist für 1995 die Zahl von 231'290 Sendungen aus. Dies entspricht einer Auslastung von 16,5 Sendungen pro Zug. Die stagnierende Konjunktursituation wirkt sich auch auf den Huckepackverkehr aus. Die Erwartungen bezüglich Nachfrage und Erlösen mussten für das Jahr 1996 zurückgenommen werden. Die Möglichkeiten für Erlössteigerungen bleiben auch 1997 klein.

Leider weist der Huckepackverkehr eine schlechte Kostendeckung auf. Die Auslastung und damit die verkehrspolitische Wirksamkeit des fraglichen Angebotes kann jedoch nach wie vor als gut bezeichnet werden. Dem Huckepackverkehr kommt aus verkehrspolitischer Sicht (Umlagerung Schiene/Strasse) auch in Zukunft eine grosse Bedeutung zu.

Die SBB haben auf die verschärfte Situation im kombinierten Verkehr mit einem Massnahmenpaket unter dem Titel "Transit Ergebnisverbesserung" reagiert. In diesem Zusammenhang werden verschiedene Massnahmen wie die Systematisierung des Fahrplans ("Taktfahrplan"), eine bedürfnisgerechtere Traktion und eine Reduktion der Nachtfahrten geprüft.

Um das Grundangebot von 44 Zügen aufrechtzuerhalten, ist 1997 ein Abgeltungsbetrag von 114,8 Millionen Franken notwendig. Abgesehen von den eingegangenen Verpflichtungen gegenüber der EU, wäre eine Reduktion des Angebotes auch aufgrund des sehr hohen Fixkostenanteils (insbesondere Investitionsfolgekosten) nicht sinnvoll. Der Fehlbetrag würde sich nicht massgeblich reduzieren.

Eine massgebliche Verbesserung der finanziellen Situation im Huckepackverkehr kann nur über eine Veränderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erreicht werden. Ausschlaggebend sind dabei neben den Transportpreisen im Inland insbesondere die Preise für den Transit durch Frankreich und Österreich. So hat beispielsweise der EU-Beitritt Österreichs mit der Erhöhung der Gewichtslimite und vereinfachten Grenzabfertigungen zu einem verstärkten Umwegverkehr über Österreich geführt.

Ab 1998/99 wird die Leistungsfähigkeit des Huckepackverkehrs durch die Fertigstellung des Huckepackkorridors am Lötschberg erhöht. Der Abgeltungsbedarf wird damit ebenfalls zunehmen.

133.2 Regionaler Personenverkehr

Seit dem 1. Januar 1996 wird die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs der SBB nicht mehr durch den Leistungsauftrag 1987 bestimmt, sondern durch das revidierte Eisenbahngesetz. Bund und Kantone sind damit gemeinsam für die Bestellung und Finanzierung des Angebotes verantwortlich. Im Rahmen des SBB-Voranschlages ist deshalb nicht mehr über die Höhe der Abgeltung zu entscheiden. Mit dem Voranschlag des Bundes wird ein Gesamtbetrag für SBB, PTT und KTU festgelegt, die konkrete Verteilung wird weitgehend durch die Kantone gesteuert.

134 Infrastrukturleistung des Bundes

134.1 Voranschlag 1997

Die Aufwendungen in der Infrastrukturerfolgsrechnung werden zu einem grossen Teil durch die Investitionstätigkeit der SBB und durch die Situation am Kapitalmarkt (Zinsen) bestimmt. Gemäss Leistungsauftrag 1987 zahlt der Bund im Gegensatz zu den Abgeltungen die ungedeckten Infrastrukturkosten im Nachhinein. Das Rechnungsergebnis 1997 der Infrastrukturerfolgsrechnung beeinflusst deshalb erst die Rechnung 1998 des Bundes. 1997 leistet der Bund den Infrastrukturbeitrag im Umfang des Ergebnisses 1996.

134.2 Mittelfristplan 1998-2002

Wie nachstehende Darstellung illustriert, nimmt der Anteil der Infrastruktur-Investitionsfolgekosten gemessen am Gesamtaufwand weiter zu. Obwohl die SBB die Investitionen gegenüber dem letztjährigen Mittelfristplan zurückgenommen haben, verbleibt das Investitionsvolumen insbesondere wegen der Grossprojekte (BAHN 2000, Lärmsanierung) hoch.

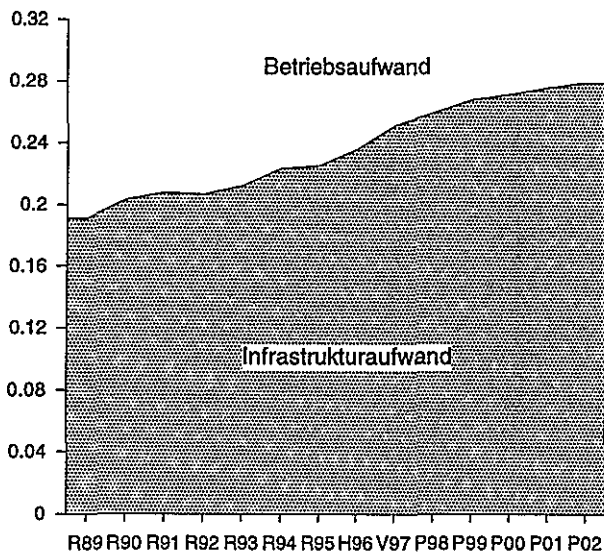
Die hier genannten Zahlen gelten nur gemäss Leistungsauftrag 1987. Weil dessen Ablösung auf 1998 vorgesehen ist, sind sie nur von beschränkter Aussagekraft. Die Bahnreform sieht vor, die Abschreibungen und die nicht aktivierbaren Investitionsaufwendungen ab 1998 neu unter dem Titel Investitionsbeitrag zu gewähren (à-fonds-perdu). Mit der Refinanzierung, welche im Rahmen der Bahnreform vorgesehen ist, reduziert sich zudem die Zinsbelastung.

Die eigentliche Infrastrukturleistung des Bundes würde damit wesentlich zurückgehen und sich auf die Ausrichtung eines Betriebsbeitrages an die Infrastruktur beschränken.

Die Neuregelung bei der Gewährung von Investitionsmitteln ab dem 1. Januar 1997 (Wegfall der Zinsbelastung) verlangsamt ebenfalls die Zunahme des Infrastrukturaufwandes.

Darstellung 3

Anteil des Infrastrukturaufwandes am Gesamtaufwand



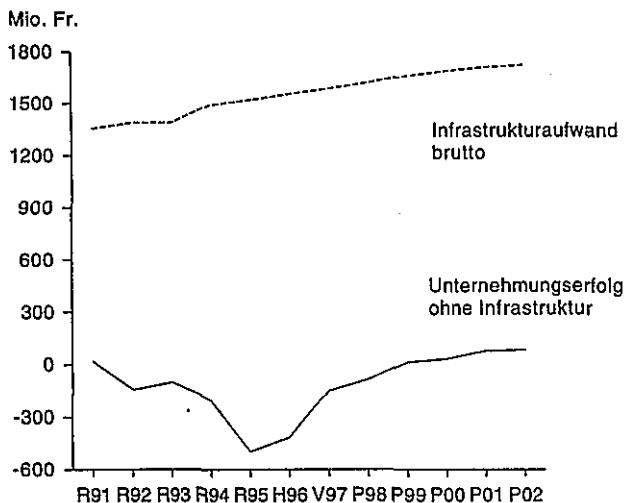
Darstellung 3 zeigt, dass der Anteil des Infrastrukturaufwandes nach Darstellung gemäss Leistungsauftrag 87 weiter ansteigen wird. Mit einer Verbesserung der Ergebnisse im Verlauf der Dauer des Mittelfristplanes verbessert sich das Verhältnis zwischen Markterträgen und Betriebsaufwendungen.

Darstellung 4 zeigt einen klaren Trendbruch. Die Scherenbewegung zwischen tatsächlichem Infrastrukturaufwand und Unternehmungserfolg öffnet sich nicht weiter. Dies ist eine Folge der verbesserten Ergebnisse.

Darstellung 4

Unternehmungserfolg netto, Infrastrukturaufwand

teuerungsbereinigt, Preisbasis 1990



135 Fehlbetrag

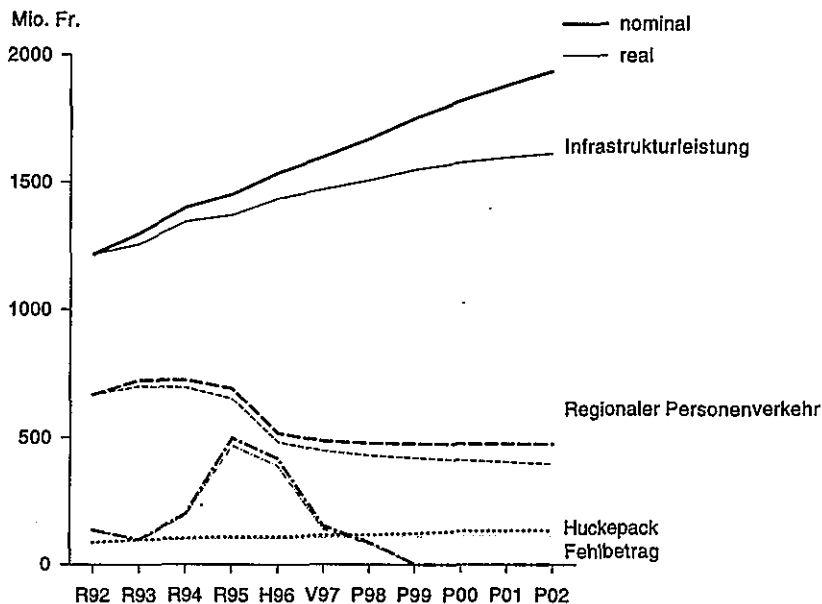
Der gemäss dem Leistungsauftrag 1987 marktwirtschaftliche Bereich der SBB (Personenfernverkehr, Güterverkehr) wird auch im Voranschlag 1997 einen Fehlbetrag ausweisen. Der geplante Ausgleich der Betriebsrechnung bis 1999 könnte allein mit den bis 1996 ausgeführten und geplanten Massnahmen nicht erreicht werden. Aufgrund dieser Tatsache haben die SBB im Sommer 1996 ein Paket mit kurzfristigen Sondermassnahmen erarbeitet. Diese Massnahmen wurden vom Bundesrat noch modifiziert und verabschiedet. Sie sollen ab 1997 Wirkung erlangen. Mit Hilfe dieser Massnahmen soll es möglich sein, dass die SBB-Rechnung wie geplant ab 1999 keinen Fehlbetrag mehr aufweist (aus der Sichtweise Leistungsauftrag 87). Die aktuelle Ertragslage und die Aussichten für die nächsten Jahre erlauben keine bessere Prognose.

Der seit dem Rechnungsjahr 1991 regelmässig aufgetretene Fehlbetrag hat sich bis Ende 1995 in der Bilanz auf 818 Millionen Franken kumuliert und wird Ende 1996 die Milliarden-grenze überschritten haben. Dieser Fehlbetrag soll im Rahmen der oben erwähnten Sondermassnahmen über einen sogenannten Kapitalschnitt getilgt werden. Der Vorgang ist unter Ziffer 141.3 detailliert dargestellt. Der für 1997 geplante Fehlbetrag von 152,6 Millionen Franken soll im Rahmen der Bahnreform saniert werden. Mit der Bahnreform und der Ablösung des Leistungsauftrages 1987 sollen keine Fehlbeträge mehr erwachsen.

Die Entwicklung der für den Bundeshaushalt relevanten Grössen stellt sich wie folgt dar:

Darstellung 5

Bundesbelastung gemäss SBB-Voranschlag/Mittelfristplan nominal und real (teuerungsbereinigt Basis 1992)



Die Infrastrukturleistung steigt insbesondere als Folge der Investitionen in die Grossprojekte (BAHN 2000, Lärmschutz) an. Diese Betrachtungsweise gilt allerdings nur unter dem Leistungsauftrag 1987. Ab 1998 gilt eine neue Verbuchungspraxis.

Die Abteilungen im Huckepackverkehr steigen vor allem als Folge der Inbetriebnahme des Huckepackkorridors am Lötschberg ab 1998/99 leicht an, während die Belastung durch den Regionalverkehr tendenziell zurückgeht.

Die Fehlbeträge sollen ab 1999 verschwinden.

Tabelle 2 zeigt, dass die Bundesbelastung nominal nur leicht zunimmt. Da die Investitionsbeiträge für die Infrastruktur ab 1997 neu über die Finanzrechnung geführt werden, steigt die Gesamtbelastung an.

Bundesbelastung in Millionen Franken (Darstellung nach Leistungsauftrag 87)

Finanzielle Leistungen des Bundes (SBB-Sicht)	RE 92	RE 93	RE 94	RE 95	HR 96	VA 97	PL 98	PL 99	PL 00	PL 01
Betriebsbeiträge:										
- regionaler Personenverkehr	670	725	725	693	516	485	476	475	475	475
- Huckepackverkehr	88	99	105	110	110	115	116	123	132	133
- Infrastrukturleistung 1)	1215	1297	1399	1450	1535	1598	1670	1750	1817	1878
- übriges	18									
	1991	2121	2229	2253	2161	2199	2262	2348	2424	2486
Infrastrukturbeiträge:										
- Infrastrukturinvest. SBB	0	0	0	0	0	248	257	224	190	103
- Bahn 2000	0	0	0	0	0	432	483	592	626	565
Total Bundesleistungen	1991	2121	2229	2253	2161	2879	3002	3164	3240	3154
Fehlbetrag 2)	136	98	198	496	418	153	88	0	0	0
Total inkl. Defizit	2127	2219	2427	2748	2579	3031	3090	3164	3240	3154

1) Erscheint in der Bundesfinanzrechnung ein Jahr später; Betrachtung nach LA 87

2) Verursacht eine Rückstellung in der Bundesrechnung ein Jahr später

137 Investitionsrechnung

137.1 Voranschlag 1997

Die Erhaltung und Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges politisches Ziel, das von Bundesrat, Parlament und Volk in den letzten Jahren verschiedentlich bestätigt und bekräftigt wurde. Der Nachholbedarf an Investitionen in den öffentlichen Verkehr löste in den vergangenen Jahren einen beträchtlichen Investitionsschub aus. Dies hatte entsprechend steigende Folgekosten (Zinsbelastung, Abschreibungen) zur Folge.

Bereits die Substanzerhaltung verursacht heute steigende Kosten. Bahnanlagen haben eine buchhalterische Nutzungsdauer von 35 - 40 Jahren, die tatsächliche liegt oft noch darüber. Die Abschreibungsmittel reichen nicht aus, um den Ersatz und die Erneuerungen aufgrund einer raschen ökonomischen und technischen Entwicklung zu finanzieren. Nur selten können mit Investitionen für die Unternehmung Nettonutzen erzielt werden. Die Investitionsfolgekosten können nur über tiefere Investitionen reduziert werden.

Um ein übermässiges Ansteigen der Folgekosten zu verhindern, legt der Bundesrat nach SBB-Gesetz das Investitionsvolumen der SBB jährlich fest. Die Investitionen werden plafoniert. Um den Aufwand zu reduzieren, haben die SBB zusätzlich selbst Massnahmen zur Dämpfung der Investitionsfolgekosten ergriffen und den Plafond bereits im vergangenen Jahr deutlich unterschritten. Für 1997 soll das Investitionsvolumen erneut um 76 Millionen Fran-

ken zurückgenommen werden. Es darf aber nicht übersehen werden, dass sich mit der Beschränkung des Investitionsvolumens unter Umständen wieder ein Nachholbedarf aufbauen kann.

Der Voranschlag enthält Bruttoinvestitionen von 2411,1 Millionen Franken, wovon 121,4 Millionen durch Dritte getragen werden (inklusive verschiedene Erträge). Von den Nettoinvestitionen entfallen 84,3 Millionen auf kommerzielle Nutzungen sowie Liegenschaftserwerb, 630 Millionen auf Investitionen zulasten der Verpflichtungskredite BAHN 2000 und Huckepackkorridor sowie 15 Millionen auf die Lärmsanierung. Die ordentlichen Investitionen sind auf 1553,7 Millionen Franken vor Steuern plafoniert.

Vom Total der Bruttoinvestitionen entfallen 1816,4 Millionen Franken auf Bahnanlagen, der Rest von 594,7 Millionen auf Rollmaterial, Werkstätten und Kraftwerke.

Tabelle 3

Investitionsrechnung

IR	Rechnung		Voranschlag		Differenz zu	
	1994	1995	1996	1997	RE 95	VA 96
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Bruttoinvestitionen	2020.6	1814.4	2350.0	2411.1	32.9%	2.6%
Beiträge Dritter	94.2	88.9	108.7	99.3	11.7%	-8.6%
Verschiedene Erträge	3.1	18.6		22.1		
Nettoinvestitionen						
zu Lasten der SBB	1923.3	1706.9	2241.3	2289.7	34.1%	2.2%
davon						
- ordentliche Investitionen	1519.4	1358.3	1581.0	1553.7	14.4%	-1.7%
- BAHN 2000 1)	155.9	154.7	437.3	576.0	272.3%	31.7%
- Huckepackkorridor	205.5	89.3	71.5	54.0	-39.5%	-24.5%
- Lärmsanierung	0.0	1.4	17.5	15.0		
- Verschiedenes 2)	42.5	103.2	134.0	91.0	-11.8%	-32.1%

1) Bezogen auf den Verpflichtungskredit von 5.4 Milliarden Franken

2) Vorsteuerkürzung (ab 95), Liegenschaftserwerb und Investitionen für kommerzielle Nutzung

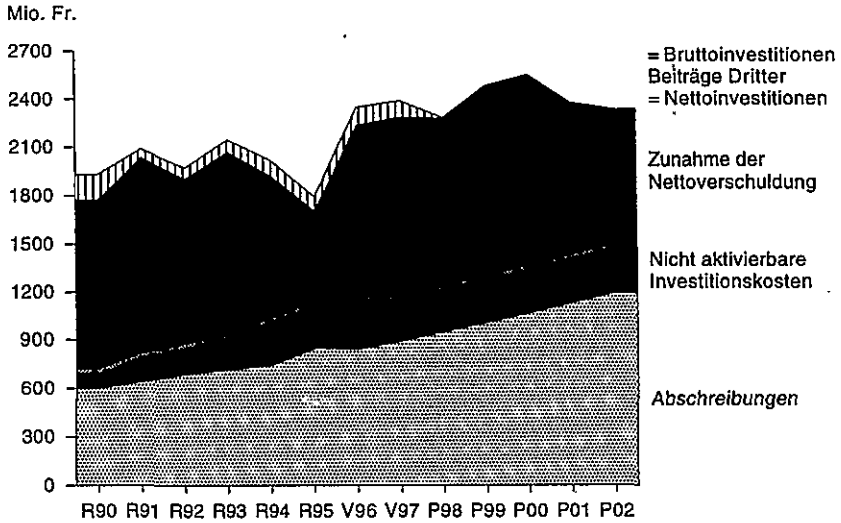
Die Investitionen für den Huckepackkorridor Gotthard nähern sich ihrem Ende. Der Vollbetrieb wurde bereits am 1. Januar 1994 aufgenommen. Einzelne Arbeiten werden allerdings erst später abgeschlossen.

Die Finanzierung der Lärmschutzsanierung bestehender Anlagen (Lärmschutzwände) ist Teil der Botschaft über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FöV). Der Bund sieht in diesem Bereich eine à-fonds-perdu-Finanzierung vor.

Darstellung 6

Investitionen

und Zunahme der Nettoverschuldung aus der Investitionstätigkeit



Die obige Darstellung zeigt auf, welcher Teil der Investitionen aus selbst erwirtschafteten Mitteln gedeckt werden kann (das heisst aus Markterlösen und Abgeltungen bezahlt wird). Der als "Zunahme der Nettoverschuldung" bezeichnete Rest muss von aussen als Darlehen zufließen. Die Zunahme der Nettoverschuldung bleibt ab 1997 auf hohem Niveau stabil.

Durch die Änderung der Finanzhaushaltsverordnung auf den 1. Januar 1997 und in Übereinstimmung mit der geplanten Bahnreform sowie der Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ändert sich die Gewährung der Bundesdarlehen an die SBB:

- Betriebsnotwendige Objekte der Sparte Infrastruktur (insbesondere Unterbau, Gleisanlagen, Stromversorgung, Perrons, Rangierbahnhöfe, Sicherungsanlagen, Bahnhofgebäude) werden neu mit **variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und à-fonds-perdu Beiträgen** finanziert;
- Objekte der Verkehrssparten (Rollmaterial, Werkstätten, rein drittgenutzte Anlagen) sowie rentable bzw. nicht betriebsnotwendige Objekte der Infrastruktur (z.B. Ladenpassagen oder Kraftwerke) werden weiterhin über **vollverzinsliche, rückzahlbare Darlehen** finanziert.

Die Neuregelung bringt im Bereich der Infrastruktur eine Anpassung an die Finanzierung der konzessionierten Transportunternehmungen (KTU). Die Zinsbelastung aus neuen Investitionen wird dadurch reduziert.

Mit den neuen Modalitäten bei der Gewährung der Darlehen ändert sich auch die Verbuchungspraxis beim Bund. Die variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen laufen ab 1997 über die Finanzrechnung des Bundes. Die bisherigen verzinslichen Darlehen wurden über die Kapitalrechnung verbucht. Durch die neue Regelung werden die Darlehen für die SBB auch in der Finanzrechnung des Bundes transparent. Dadurch erhöht sich jedoch die Belastung der Finanzrechnung durch die SBB. Gleichzeitig reduziert sich der Abgeltungsbedarf im Infrastrukturbereich (siehe auch Ziff. 136). Eine Umwandlung der bisherigen Darlehen ist im Rahmen der Bahnreform vorgesehen.

137.2 Mittelfristplan 1998-2002

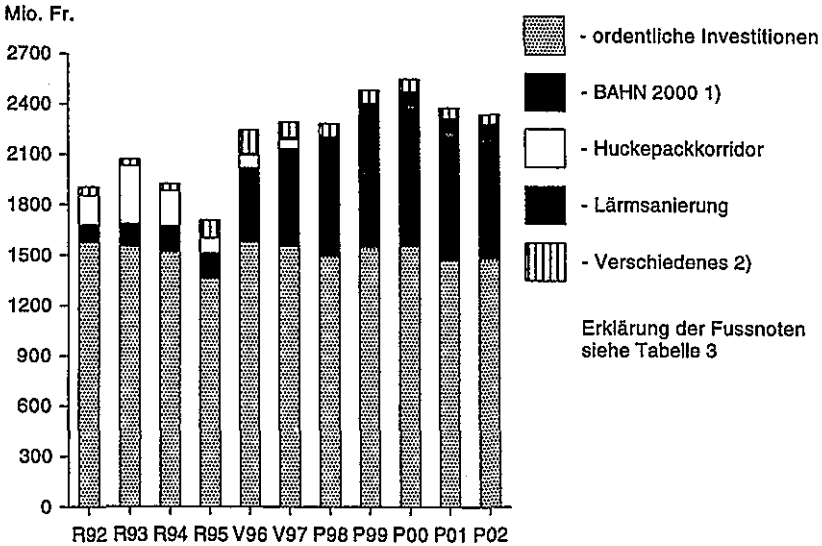
Die zurückhaltende Strategie bei den Investitionen soll während der gesamten Dauer des Mittelfristplanes fortgesetzt werden. Gegenüber dem Mittelfristplan 1997 - 2001 werden die Investitionen um jährlich 155 - 399 Millionen Franken zurückgenommen. Einerseits wird der Bund dadurch mit den neuen Finanzierungsregeln in der Finanzrechnung direkt um die eingesparten Beträge entlastet, andererseits können die SBB dadurch auch längerfristig die Investitionsfolgekosten reduzieren. Es gilt allerdings zu betonen, dass wir uns in diesem Bereich in einem Spannungsfeld zwischen finanzpolitischen und konjunkturellen Wirkungen befinden. Während die kritische Finanzlage eine Zurückhaltung bei der Investitionstätigkeit erfordert, bieten Investitionen gleichzeitig die Möglichkeit belebend auf die Konjunktur einzuwirken.

Eine weitere Reduktion der ordentlichen Investitionen wird immer schwieriger. Die Substanzerhaltung ist zwingend mit kontinuierlichen Erneuerungen verbunden. Ein Zurückstellen der Erneuerungen würde spätestens in einigen Jahren zu einem Nachholbedarf führen. Ab einem gewissen Punkt ist zudem eine allzu zurückhaltende Praxis bei der Substanzerhaltung mit Sicherheitsrisiken verbunden. Weiter gilt es auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Investitionen herauszustreichen. Von den Investitionen sind zahlreiche Arbeitsplätze bei SBB und Industrie abhängig. Zudem wird damit eine Infrastruktur erstellt bzw. aufrechterhalten, die mittel- und langfristig eine Verbesserung der Standortqualität zur Folge hat und eine Wertschöpfung zugunsten der schweizerischen Volkswirtschaft ermöglicht.

Der Investitionsplafond für ordentliche Investitionen wird von 1581 Millionen Franken (vor Steuern) im Jahr 1996 auf 1479 Millionen Franken im Jahr 2002 zurückgenommen.

Aufgrund der Zunahme der Investitionen zur Verwirklichung der ersten Etappe von BAHN 2000 und der Lärmsanierung verbleibt die Investitionstätigkeit im Horizont des Mittelfristplanes jedoch auf hohem Niveau.

Investitionen



14 Kommentare, Beurteilungen und Perspektiven

141 Kurzfristiges Massnahmenpaket

141.1 Ausgangslage

Nach dem Rekorddefizit der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1995 (-496 Mio. Fr.) hat sich die kritische Ertragslage auch im Jahre 1996 fortgesetzt. Aufgrund der Verzerrungen im Verkehrsmarkt, einer weiterhin schwachen Konjunkturlage und anhaltender Überkapazitäten im Güterverkehr mussten die Erwartungen deutlich zurückgenommen werden. Die finanzielle Lage hat sich deshalb im Verlauf des Jahres 1996 weiter verschärft.

Mit den bereits in den Vorjahren eingeleiteten konsequenten Sparmassnahmen konnte der Aufwand zwar reduziert und die Ertragsausfälle zu rund 60 Prozent kompensiert werden. Trotz diesen Anstrengungen zeichneten sich im Verlauf des Jahres 1996 für die kommenden Jahre Fehlbeträge ab, die weit über dem Mittelfristplan 1997 - 2001 lagen. Das im letztjährigen Mittelfristplan formulierte Ziel einer klaren Verbesserung der Ergebnisse hätte damit nicht erreicht werden können.

Um die Situation zu verbessern und die im Mittelfristplan vorgesehene positive Entwicklung zu erreichen, sind damit kurzfristige Sanierungsmassnahmen unumgänglich. SBB und Bundesrat haben sich auf ein breit abgestütztes **Massnahmenpaket** mit folgenden Punkten geeinigt:

- Tilgung des Fehlbetrages in der SBB-Bilanz;
- Sanierung der aufgelaufenen Verpflichtungen gegenüber der Pensions- und Hilfskasse der SBB (PHK);
- Massnahmen zur Reduktion des Personalaufwands;
- Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Prüfung der Auswirkungen der von den SBB vorgeschlagenen Änderungen der Mehrwertsteuerverordnung;

Im folgenden werden die Massnahmen ausgeführt:

141.2 .Massnahmen zur Reduktion des Personalaufwands

Eine massgebliche Ergebnisverbesserung kann kurzfristig nicht ohne Massnahmen im Personalbereich erreicht werden. Der Personalaufwand als grösster Aufwandsposten macht rund 50 Prozent des Gesamtaufwandes der SBB aus. 1995 belief er sich auf 3,48 Milliarden Franken. Massnahmen in diesem Bereich können das Ergebnis der SBB stark beeinflussen.

In den letzten Jahren wurde der Personalbestand der SBB bereits um über 6000 Mitarbeiter abgebaut. Das entspricht einem Abbau von über 16 Prozent. Der Personalaufwand soll von 56 Prozent des Gesamtaufwandes im Jahr 1992 bis ins Jahr 2002 auf 44 Prozent reduziert werden. Die Reduktion des Personalbestandes innerhalb der rechtlichen Möglichkeiten (administrative Pensionierungen, natürliche Abgänge) wird also fortgesetzt, gleichzeitig werden aber auch die Restrukturierungskosten ansteigen.

Eine Möglichkeit, den Personalaufwand kurzfristig zu senken, bilden Lohnmassnahmen. Sie lassen sich begründen, da in den anderen Bereichen die kurzfristigen Möglichkeiten weitgehend ausgeschöpft sind. Nur so können viel härtere Massnahmen wie Entlassungen vermieden werden. Bei den Massnahmen im Lohnbereich wird eine koordinierte Lösung für das gesamte Bundespersonal angestrebt, wobei die Anträge des Verwaltungsrats der SBB berücksichtigt werden sollen. Diese Anträge sehen Folgendes vor:

Im Vordergrund steht eine in der Kompetenz des Bundesrates liegende Reduktion der ordentlichen und der ausserordentlichen Lohnerhöhung um 50 Prozent. Zusätzlich wird eine lineare Kürzung des Ortszuschlags um 10 Prozent, ausgenommen die Lohnklassen 1 - 4 und tiefer, vorgenommen. Aus diesen Massnahmen ergeben sich weitere Einsparungen bei der Pensionskasse.

Die bereits seit 1994 bestehende Lohnkürzung für das Kader von 1 - 2 Prozent (ab 24. Lohnklasse) soll auch 1998 und 1999 weitergeführt werden. Zudem soll in den Jahren 1998 und 1999 bei den Bezügen des gesamten aktiven Personals und bei den Renten des ehemaligen SBB-Personals auf einen Teuerungsausgleich verzichtet werden. Falls entsprechende Bestimmungen nicht für das gesamte Bundespersonal in Kraft gesetzt werden, fehlt für die Jahre 1998 und 1999 für diese beiden Massnahmen noch die Rechtsgrundlage und es müsste ein Bundesbeschluss für diese Massnahmen gefasst werden.

Bei der NBU-Prämie ist eine höhere Personalbeteiligung vorgesehen. Seit dem 1. Juli 1996 tragen Personal und SBB je die Hälfte der Prämien (je 0,815% der Lohnsumme). Ab 1. Januar 1997 trägt das Personal 2/3 und die SBB 1/3 (1,087% bzw. 0,543%). In der Privatwirtschaft werden die NBU-Prämien zum Teil voll vom Personal getragen.

Im Zulagenbereich ist ein vorgezogener Wegfall der unechten Familienzulage (Fr. 900.--/Jahr) vorgesehen. Dieser soll bereits per 1. Januar 1997 vollzogen werden und nicht erst stufenweise bis Ende 1999, wie dies Artikel 43 Absatz 5 des Beamtengesetzes vorsieht.

Die vorgeschlagene Massnahmen im Personalbereich führen zu sozialverträglichen und vertretbaren Einsparungen. Sie bringen Einsparungen von insgesamt 50 Millionen Franken im Jahr 1997, von 86 Millionen Franken im Jahr 1998 und von 120 Millionen Franken im Jahr 1999.

141.3 Beseitigung des aufgelaufenen Bilanzfehlbetrages

Im Rahmen der Bahnreform ist eine Refinanzierung der SBB vorgesehen. In diesem Zusammenhang soll auf den 1. Januar 1998 einerseits der aufgelaufene Bilanzfehlbetrag saniert werden, andererseits soll ein Grossteil der vollverzinslichen Tresoreriedarlehen in Eigenkapital und variabel verzinsliche Darlehen umgewandelt werden.

Die eigentliche Refinanzierung, also die Umwandlung der Darlehen soll wie vorgesehen in Rahmen der Bahnreform realisiert werden. Sie bedarf eines Bundesbeschlusses, der durch das Parlament verabschiedet werden muss. Die Tilgung des Bilanzfehlbetrages wird hingegen im Rahmen des Massnahmenpaketes auf den 1. Januar 1997 vorgezogen.

In der SBB-Bilanz hat sich seit 1992 ein Bilanzfehlbetrag von 818 Millionen Franken kumuliert (Verluste seit 1992; Stand Rechnung 1995). Dieser wird durch einen Kapitalschnitt beseitigt. Der Bund hat für die aufgelaufenen Fehlbeträge Rückstellungen gebildet. Auf beiden Seiten (Bilanz des Bundes und der SBB) kann nun der entsprechende Betrag mit Darlehen des Bundes verrechnet werden. Damit ist der Bilanzfehlbetrag der SBB getilgt. Einschliesslich der 1996 hinzukommenden Verluste dürfte ein Kapitalschnitt in der Grösse von über einer Milliarde Franken nötig sein. Die SBB werden dadurch von Zinskosten in der Höhe von 46 Millionen Franken jährlich entlastet. Die Tilgung des Bilanzfehlbetrages wird in Artikel 4 des Bundesbeschlusses über den SBB-Voranschlag 1997 beantragt.

141.4 Abbau der laufenden Verpflichtungen PHK

Im Rahmen der Bahnreform sollte gleichzeitig mit der Refinanzierung der SBB auch der Abbau der laufenden Verpflichtungen der SBB gegenüber der Pensions und Hilfskasse der SBB (PHK) vorgenommen werden. Die Verpflichtungen sind eine Folge der Erhöhung des Deckungskapitals durch den Einbau der Teuerungszulagen für die Rentner (nicht zu verwechseln mit der Deckungslücke der PHK). Die SBB aktivieren diese Nachzahlungen in der Bilanz und tragen sie in den Folgejahren tranchenweise ab. Die Verpflichtungen beliefen sich Ende 1995 auf 547 Millionen Franken.

Der Abbau der laufenden Verpflichtungen gegenüber der PHK hat grundsätzlich nichts mit der eigentlichen Refinanzierung der SBB (Umwandlung von verzinslichen in variabel verzinsliche Darlehen) zu tun. Er kann problemlos vorgezogen werden. Die SBB kompensieren dazu die Verpflichtungen auf der Aktivseite der Bilanz mit einer entsprechenden Aufwertung der SBB-Grundstücke (Aktivierung stiller Reserven). Der heutige Bilanzwert der Grundstücke je

Quadratmeter beträgt lediglich 5,85 Franken Der neue Bilanzwert würde sich auf 12,38 Fr./m² belaufen.

Die SBB führen den vorgezogenen Abbau der aufgelaufenen Verpflichtungen als Teil des Massnahmenpaketes auf den 1. Januar 1997 durch. Sie können dies in eigener Regie auf der Basis bestehender Rechtsgrundlagen tun. Das Parlament muss dazu keine Beschlüsse fassen.

Der Abbau der aufgelaufenen Verpflichtungen gegenüber der PHK entlastet die SBB-Rechnung bis 1999 um jährlich rund 110 Millionen Franken.

141.5 Änderung der Mehrwertsteuerverordnung (MWSTV)

Der Bundesrat hat bei der Beratung des Massnahmenpaketes am 21. August 1996 beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzusetzen, welche die von den SBB vorgeschlagenen Massnahmen zur steuerliche Behandlung des öffentlichen Verkehrs untersuchen und dazu Antrag stellen soll. Verbesserungen ihres Resultats versprechen sich die SBB von der Aufhebung der Reduktion des Vorsteuerabzugs infolge der Subventionierung sowie der Aufhebung der Ungleichbehandlung von Luftverkehr und internationalem Bahnverkehr. Die Arbeitsgruppe hat dabei zu prüfen, ob eine Sonderregelung für den öffentlichen Verkehr Folgebegehren nach sich ziehen könnte und die entsprechenden Auswirkungen zu quantifizieren. Ferner ist zu prüfen, ob diese Massnahmen verträglich sind mit der Systematik der Mehrwertsteuer allgemein und wie sie im Einklang stehen mit den laufenden Gesetzgebungsarbeiten bei der Mehrwertsteuer. Über die Vorschläge ist noch vor der Wintersession der eidgenössischen Räte 1996 zu entscheiden, damit ihre Effekte bei der Verabschiedung des Voranschlages berücksichtigt werden können.

Hintergrund des Auftrages an die Arbeitsgruppe ist folgendes: Die Mehrwertsteuerverordnung (SR 641.201) enthält mit Artikel 30 Absatz 6 und Artikel 26 Absatz 6 Buchstabe b Bestimmungen, die zur sogenannt unechten Befreiung der Subventionen führen. Das heisst, die Subventionseinnahmen sind zwar nicht zu versteuern, aber die zugehörige Vorsteuer ist auch nicht rückforderbar. Dies führt dazu, dass (in den gegenwärtigen Verhältnissen) 2,2 Prozent der Subventionen, die eine Transportunternehmung erhält, wieder an den Bund zurückschliessen. Bei den SBB sind das heute gegen 60 Millionen Franken, bei den übrigen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs (öV) weitere 40 Millionen Franken.

Die Verfassungsmässigkeit von Artikel 30 Absatz 6 Mehrwertsteuerverordnung wird durch die SBB und verschiedene andere Transportunternehmungen bestritten.

Eine steuerliche Benachteiligung machen die SBB beim internationalen Bahnverkehr gegenüber dem Luftverkehr geltend. Nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe g der Mehrwertsteuerverordnung sind Beförderungen im Luftverkehr von der Schweiz ins Ausland oder vom Ausland in die Schweiz echt steuerbefreit wie dies für Exporte gilt. Im Gegensatz dazu unterliegen bei internationalen Transporten im Schienenverkehr die im Inland erbrachten Leistungen der Mehrwertsteuer. Diese ungleiche steuerliche Belastung des internationalen Personenverkehrs führt zu Wettbewerbsverzerrungen. Diese Problematik wird auch von der EU untersucht, wobei abgeklärt wird, ob die Befreiung des Luftverkehrs aufgehoben werden könnte.

141.6 Wirkungen des Massnahmenpakets

Die vorgesehenen kurzfristigen Massnahmen erlauben folgende Entlastung der SBB-Rechnung:

in Mio. Fr.	1997	1998	1999
- Tilgung des Bilanzfehlbetrags	46	46	46
- Abbau der laufenden Verpflichtungen PHK	110	110	110
- Massnahmen im Personalaufwand	50	86	120
- Aenderung der Mehrwersteuerverordnung			(Entlastung noch nicht quantifiziert)

142 Perspektiven

142.1 Längerfristige Entwicklung

Das vorliegende kurzfristige Massnahmenpaket bringt eine rasch wirksame Ergebnisverbesserung. Um die Resultate der SBB langfristig und nachhaltig zu verbessern, ist es jedoch unabdingbar, dass nun auch strukturelle Massnahmen rasch umgesetzt werden.

Eine grundsätzliche Verbesserung der Strukturen im öffentlichen Verkehr wird die Bahnreform bringen. Die Botschaft zur Bahnreform soll in der Wintersession von den eidgenössischen Räten behandelt werden.

Im Bereich der Erträge kann nur die Umsetzung der Kostenwahrheit eine massgebliche Verbesserung der Situation bringen. In diesem Zusammenhang kommt einer raschen Behandlung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) grosse Bedeutung zu.

Die Investitionsfolgekosten (Abschreibungen, Zinsen) als grösserer Aufwandsposten lassen sich kurzfristig nicht beeinflussen. Eine Reduktion kann nur über tiefere Investitionen erreicht werden. Die SBB haben die Investitionen gegenüber dem letztjährigen Mittelfristplan 1997 - 2001 um bis zu 400 Millionen Franken zurückgenommen.

Dringend notwendig ist eine weitere, konsequente Ausschöpfung der Rationalisierungsmassnahmen im Güterverkehr. Hierzu gehören auch Massnahmen im Bereich des Transitverkehrs (systematisierter Fahrplan, bedürfnisgerechtere Traktion usw.). Der Bundesrat unterstützt die SBB bei allen Massnahmen in Richtung Rationalisierung und Produktivitätssteigerung. Es ist von grösster Bedeutung, dass der Güterverkehr effizienter gestaltet werden kann. Auch die Bahnen müssen zu dieser Effizienzsteigerung beitragen. Die Bemühungen im Güterverkehr müssen sich insbesondere auch auf die Erarbeitung von Konzepten zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit der Rollenden Landstrasse konzentrieren.

Es gilt weiter sicherzustellen, dass die SBB ihre Anlagen durch die Erschliessung neuer Tätigkeitsgebiete besser auslasten können. Hierzu gehört insbesondere die Nutzung der Telecom-Infrastruktur. Sie muss rechtlich und praktisch geprüft werden.

142.2 Bahnreform und Unternehmensreform SBB

Die Bahnreform soll als grundlegende Reform im öffentlichen Verkehr die Effizienz bei der Leistungserbringung verbessern. Sie bildet das Kernstück der mittel- und langfristigen Massnahmen zur Verbesserung der strukturellen Mängel im öffentlichen Verkehr. Mit der Reform soll das Instrumentarium zur Verfügung gestellt werden, um die politischen und unternehmerischen Funktionen besser zu trennen, das Kosten-Nutzen Verhältnis der öffentlichen Hand zu verbessern und Wettbewerbselemente ins Bahnsystem einzuführen. Im weiteren soll im Rahmen der Bahnreform eine Entschuldung der SBB vorgenommen werden. Mit der Leistungsvereinbarung Bund - SBB und dem Zahlungsrahmen soll das Bestellerprinzip auf sämtliche Bereiche ausgedehnt werden.

Wichtigste vorgesehene Massnahmen im Rahmen der Bahnreform sind die organisatorische Trennung der Bereiche Infrastruktur und Verkehr sowie die Gewährung des Netzzuganges im Güterverkehr und in Randbereichen des Personenverkehrs. Für die SBB wird neben der Refinanzierung eine neue Rechtsform eingeführt und das Verhältnis Bund - SBB neu definiert. Der bestehende Leistungsauftrag 1987 wird durch eine Leistungsvereinbarung und einen Zahlungsrahmen über jeweils vier Jahre abgelöst.

Nach dem abgeschlossenen Vernehmlassungsverfahren soll die Botschaft zur Bahnreform noch 1996 dem Parlament zugeleitet werden. Die vorgesehenen Massnahmen und Gesetzesänderungen sollen auf den 1. Januar 1998 in Kraft treten.

Parallel zur Bahnreform befindet sich bei den SBB eine Unternehmensreform in Umsetzung. Ziel der internen Umstrukturierung ist es, die SBB in ihrer unternehmerischen Handlungsfähigkeit zu stärken. Dies soll unter anderem mit marktnäheren Strukturen und kürzeren Entscheidungswegen erreicht werden. Das Unternehmen wird in einen Bereich "Verkehr" und einen Bereich "Infrastruktur" mit eigener Bilanz und Erfolgsrechnung getrennt. Die Aufgaben der Kreisdirektionen verlagern sich schweremässig auf die operative Führung der Infrastruktur und des Betriebes. Die Umsetzung der Unternehmensreform ist schrittweise bis 1. Januar 1998 vorgesehen.

142.3 Cargo Domizil

Die SBB haben am 25. Juli 1996 den Verkauf des von ihnen gehaltenen Aktienpaketes an der Cargo Domizil Schweiz AG an die Projektgruppe Transvision beschlossen. Die Übergabe hat stattgefunden. Durch den neuen Besitzer wird ein bahngestütztes Stückguttransportsystem in der Schweiz erhalten. Das SBB-Personal wurde von der Transvision beim Start übernommen. Eine Reduktion des Bestandes auf die effektiven Bedürfnisse ist vorgesehen. Die längerfristige Erhaltung von 350 Arbeitsplätzen wurde von der Transvision in Aussicht gestellt. Für das angestellte SBB-Personal gilt bis Ende 1998 der "Contrat social". Die Rückkehr zu den SBB ist bis zu diesem Zeitpunkt möglich.

Nach der operativen Übergabe entfallen für die SBB die bisher bestehenden finanziellen Belastungen und Risiken durch den Bereich Cargo Domizil. Ein Teil der Einkünfte kann mit dem Verkauf zudem gehalten werden.

15 AlpTransit (NEAT)

Finanzierung

Der Bundesrat hat am 24. April 1996 materielle Vorentscheide zu Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs getroffen. Am 26. Juni 1996 hat er die entsprechende Botschaft zuhänden des Parlamentes verabschiedet. An der gleichzeitigen Realisierung beider Transitachsen (Netzvariante) wird festgehalten. Vorerst sollen allerdings nur die Kernelemente gebaut und die Zufahrtsstrecken zurückgestellt werden. Der Basistunnel zwischen Erstfeld und Bodio sowie der Ceneri- und Zimmerbergtunnel bilden die Kernelemente am Gotthard. Die bestehende Finanzierung der NEAT aus 100 Prozent Darlehen soll durch eine bis zum Jahre 2017 befristete Spezialfinanzierung abgelöst werden. Der definitive Entscheid wird durch die Volksabstimmung über den Finanzierungsbeschluss im Zeitraum November 1997 bis Juni 1998 gefällt.

Stand der Projektierung

Das Plangenehmigungsverfahren für den Sondierstollen Sigirino am Ceneri steht vor dem Abschluss. Der Baubeginn ist im Herbst 1996 vorgesehen. Für den Basistunnel mit den Zwischenangriffen Amsteg und Faido sowie für die Strecke von Bodio bis Giustizia wurde das Plangenehmigungsverfahren am 3. Oktober 1995 eingeleitet. Erste Baubewilligungen werden für Anfang 1997 erwartet. Das Vorprojekt für die Zimmerberg- und Hirzelinie befindet sich in der Schlussphase.

Stand der Bauarbeiten

Der horizontale Sondierstollen Piora wurde am 31. März 1996 abgeschlossen, nachdem die Kernbohrung in die vermutete Zwischenzone mit zuckerkörnigem Dolomit der Pioramulde eingefahren ist. Es wird jetzt eine Kaverne ausgebrochen und von dieser aus weitere Sondierbohrungen ausgeführt, um die genaue Ausdehnung der Mulde zu ermitteln. Falls nötig, wird ein Vertikalschacht gebaut, welcher die Verfestigung des kritischen Gesteins auf dem Niveau des Gotthard-Basistunnels und damit den problemlosen Bau des letzteren im Abschnitt Piora ermöglicht. Am 29. Mai 1996 erfolgte der offizielle Start am Zwischenangriff Sedrun. Der Zugangstollen muss bis zum Herbst 1997 abgeschlossen sein, damit anschliessend mit dem Abteufen des Schachtes begonnen werden kann. Der Spatenstich am Disentisertunnel für AlpTransit Surselva fand am 6. Mai 1996 statt, nachdem das EVED am 2. Februar 1996 die Plangenehmigungsverfügung erliess.

Verpflichtungskredite

Für die Planungs- und Bauarbeiten stehen zur Zeit der erste Verpflichtungskredit vom 1. Oktober 1991 und der freie Teil des zweiten Verpflichtungskredites vom 20. September 1995 zur Verfügung. Die Finanzierung der Bauarbeiten ist dadurch noch bis Mitte 1997 sichergestellt. Die weitergehende Sicherstellung der Finanzierung einer verzugslosen Weiterführung aller Arbeiten hängt von den diesbezüglichen Entscheiden des Parlamentes ab. Der definitive Mittelbedarf für die Jahre 1997 - 2000 dürfte dadurch noch wesentlich beeinflusst werden.

Mittelbedarf SBB AlpTransit Gotthard und Anschluss Ostschweiz 1997 - 2000

inkl. AlpTransit Zufahrt RhB/FO Surselva

(in Mio. Fr.)	1997	1998	1999	2000
Planung SBB 1)	283	401	626	757
Bund 2) 3)	208	307	466	795

1) Budget Investitionsaufwand SBB gemäss Budgetbotschaft SBB (Preisbasis 1991, ohne Bau- und Darlehenszinsen sowie Mehrwertsteuer)

2) Zahlungsbedarfsbudget Bund (Grundlage für VA 97 und FP 98-00, aktuelle Preisbasis, inkl. Bau- und Darlehenszinsen, ohne Mehrwertsteuer, inkl. Anteile Kapitalrechnung)

3) Werte durch eidg. Finanzverwaltung auf gültige Rechtsgrundlagen (erster Verpflichtungskredit und freier Teil zweiter Verpflichtungskredit) gekürzt

2 Kommentar zum Bundesbeschluss

21 Artikel 1

Nach Artikel 7 Buchstabe ^{bis} des SBB-Gesetzes (SR 742.31) genehmigen die eidgenössischen Räte den Infrastrukturbeitrag der SBB ausserhalb des Voranschlages. Dieser beeinflusst den im nachstehenden Artikel 2 festgehaltenen allgemeinen Beschluss zum Voranschlag der SBB, weshalb er an erster Stelle zu bereinigen ist.

Gemäss Artikel 7 Absatz 2 des Leistungsauftrages 1987 (SR 742.37), dessen Gültigkeit bis längstens 1997 verlängert wurde, unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Infrastrukturbeitrag der SBB für jeweils drei Jahre. 1994 wurde - wie schon 1991 - beschlossen, angesichts der grossen finanziellen Schwierigkeiten der SBB für die folgenden drei Jahre auf einen Infrastrukturbeitrag zu verzichten. Der Leistungsauftrag 87 soll auf Ende 1997 auslaufen und abgelöst werden.

22 Artikel 2

Artikel 2 enthält die Voranschläge über die Investitionsrechnung, die Erfolgsrechnung und den Personalbestand.

Absatz 3 stützt sich auf Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1974 über Massnahmen zur Verbesserung des Bundeshaushaltes (SR 611.010). Dieser verlangt, dass der geplante Personalbestand der SBB dem Parlament zur Genehmigung unterbreitet wird.

23 Artikel 3

Die SBB legen die in Artikel 6 des Leistungsauftrages 1987 festgehaltene mehrjährige Planung in Form eines Mittelfristplanes dem Parlament zur Kenntnis vor.

24 Artikel 4

Artikel 4 hält die Tilgung des aufgelaufenen Bilanzfehlbetrages fest.

3 **Finanzielle Auswirkungen auf den Bund**

Die finanzielle Belastung des Bundes stellt sich aufgrund der Planung der SBB gemäss folgender Tabelle dar. Aufgrund der neuen Verbuchung der Infrastrukturinvestitionen durch die geänderte Finanzhaushaltsverordnung in Übereinstimmung mit der Bahnreform und die Aufteilung der Infrastrukturleistung in einen Betriebsbeitrag und einen Investitionsbeitrag zur Substanzerhaltung gemäss Bahnreform ändert sich die Darstellung der Bundesbelastung. Die Zahlen der SBB basieren noch auf dem geltenden Leistungsauftrag 1987. Sie stimmen also in der Struktur nicht mit dieser Darstellung überein. Weiter ergeben sich gewisse Abweichungen zum Mittelfristplan des Bundes, weil die SBB-Planung später abgeschlossen wurde. Anzumerken bleibt weiter, dass das kurzfristige Massnahmenpaket 1998 und 1999 nur weiter geführt werden kann, wenn entsprechende Beschlüsse vorliegen (Verzicht Teuerungsausgleich und Weiterführung Kader-Lohnopfer).

Tabelle 5

Belastung der Bundesfinanzrechnung durch die SBB (in Mio. Fr.) nach Bahnreform

Finanzielle Leistungen des Bundes (Bundessicht)	Rechnung	Hochrech.	Voranschlag	Finanzplan	Finanzplan	Finanzplan
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Betriebsbeiträge						
Regionaler Personenverkehr 1)	693	516	485	476	475	475
Huckepackverkehr 2)	110	110	115	116	123	132
Infrastrukturleistung 3)	1399	1450	1535	2251	561	560
Investitionsbeiträge						
Substanzerhaltung Infrastr. 4)				716	758	799
Infrastrukturinvest. SBB	0	0	248	257	224	190
Bahn 2000	0	0	432	483	592	626
Total Bundesbelastung	2202	2076	2815	4299	2733	2782

1) Voraussichtlicher SBB-Anteil aus Rubrik Abgeltung Regionalverkehr

2) Finanzierung über zweckgebundene Treibstoffzölle

3) Deckung der Infrastrukturkosten aus dem Vorjahr; ab 1998 Betriebsbeitrag Infrastruktur

4) Abschreibungen und nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen; à-fonds-perdu

Der Beitrag zur Substanzerhaltung entspricht den Abschreibungen und Direktabschreibungen (nicht aktivierbare Investitionen). Er wird deshalb à-fonds-perdu gewährt.

Die Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr und den Huckepackverkehr werden im selben Jahr der Bundesrechnung belastet. Hingegen bezahlt der Bund die ungedeckten Kosten der Infrastrukturrechnung nach Leistungsauftrag 87 erst im folgenden Jahr.

Die Zunahme der Belastung im Jahr 1997 kann damit erklärt werden, dass die Infrastrukturinvestitionsfinanzierung ab 1. Januar 1997 neu zu einem grossen Teil über die Finanzrechnung läuft. Mit der Ablösung des Leistungsauftrages auf Ende 1997 bezahlt der Bund 1998

den Infrastrukturbeitrag zum letzten Mal nachschüssig. Gleichzeitig werden 1998 die Infrastrukturbeiträge (Betriebsbeiträge und Substanzerhaltung) erstmals nach den neuen Regeln ausgerichtet. Dies führt zu einer Kumulation der Belastungen in diesem Jahr. 1999 reduziert sich die Belastung wieder.

4 Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Legislaturplanung 1995-1999 nicht angekündigt.

Der Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen ist ein jährlich wiederkehrendes Geschäft. Die periodischen Parlamentsgeschäfte werden im Bericht über die Legislaturplanung 1995-1999 nicht eigens erwähnt (vgl. BB1 1996 II 351).

Wichtigste Voranschlagszahlen im Überblick

Tabelle 6

1. Unternehmungserfolgsrechnung

UER	Rechnung Voranschlag		Hochrech. Voranschlag		Differenz zu	
	1995	1996	1996	1997	RE 1995	VA 1996
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Verkehrsertrag	3566.7	3723.4	3430.0	3531.1	-1.0%	-5.2%
- Personenverkehr	1578.4	1697.3	1586.0	1620.0	2.6%	-4.6%
- Güterverkehr	1032.7	1077.0	920.0	960.0	-7.0%	-10.9%
- Betriebsleistungen	133.3	131.9	107.0	131.7	-1.2%	-0.2%
- Infrastrukturbenützung durch Dritte	4.1	3.2	3.0	18.4	348.8%	475.0%
- Abgeltung RPV Bund	693.0	516.0	516.0	485.4	-30.0%	-5.9%
- Abgeltung RPV Kantone/Dritte 1)	15.2	188.0	188.0	200.8		
- Abgeltung Huckepack	110.0	110.0	110.0	114.8	4.4%	4.4%
Mietertrag Liegenschaften	216.5	236.6	233.0	236.1	9.1%	-0.2%
Nebenertrag	487.8	488.3	465.0	438.1	-10.2%	-10.3%
Eigenleistungen für						
Investitionsrechnung	311.5	330.0	325.0	330.0	5.9%	0.0%
Eigenleistungen für AlpTransit	8.1	9.0	9.0	13.0	60.5%	44.4%
Leistungen für Lageraufträge	76.8	78.0	78.0	80.0	4.2%	2.6%
Leistungen für die						
Infrastrukturerefolgsrechnung	1449.7	1543.0	1535.0	1598.3	10.3%	3.6%
Entnahme Rückstellung	19.8	0.0	70.0	0.0		
Ausserordentlicher und neutraler Ertrag	107.1	90.0	90.0	91.1	-14.9%	1.2%
Total Ertrag	6244.0	6498.3	6235.0	6317.7	1.2%	-2.8%
Personalaufwand	3481.1	3410.3	3390.0	3186.5	-8.5%	-6.6%
Sachaufwand	1277.8	1358.7	1260.0	1300.0	1.7%	-4.3%
Abschreibungen	846.4	841.0	913.0	888.4	5.0%	5.6%
Zinsen	675.9	760.5	700.0	714.8	5.8%	-6.0%
Nicht aktivierbare						
Investitionsaufwendungen	286.2	320.0	296.0	286.5	0.1%	-10.5%
Infrastrukturbeitrag	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0%	0.0%
Bildung von Rückstellungen	82.3	1.0	0.0	0.0		
Reduktion Vorsteuerabzug Mwst	27.4	46.0	60.0	59.7	117.9%	29.8%
Ausserordentlicher und neutraler Aufwand	62.6	23.5	34.0	34.4	-45.0%	46.4%
Total Aufwand	6739.7	6761.0	6653.0	6470.3	-4.0%	-4.3%
Ertragsüberschuss						
Fehlbetrag	-495.7	-262.7	-418.0	-152.6	-69.2%	-41.9%

1) Ab 1996 Beteiligung der Kantone nach revidiertem Eisenbahngesetz

2. Infrastrukturerfolgsrechnung

ISER	Rechnung Voranschlag Voranschlag			Differenz zu	
	1995	1996	1997	RE 1995	VA 1996
	Mio. Fr.	Mio. Fr.	Mio. Fr.		
Abschreibungen	416.0	408.4	437.6	5.2%	7.1%
Zinsen	407.3	443.7	461.1	13.2%	3.9%
Ordentlicher Unterhalt	508.5	527.5	520.4	2.3%	-1.3%
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	184.9	230.4	206.3	11.6%	-10.5%
Total Aufwand brutto	1516.7	1610.0	1625.4	7.2%	1.0%
Infrastrukturanteil der Abteilung Huckepack	-65.0	-67.0	-61.5		
Infrastrukturanteil der Abteilungen nach TG	-2.0	0.0	0.0		
Reduktion Vorsteuerabzug Mwst 1)			34.4		
Total Aufwand netto	1449.7	1543.0	1598.3	10.3%	3.6%
Infrastrukturbeitrag SBB	0.0	0.0	0.0		
Infrastrukturleistung Bund	1449.7	1543.0	1598.3	10.3%	3.6%
Total Ertrag	1449.7	1543.0	1598.3	10.3%	3.6%

1) Reduktion Vorsteuerabzug 1995 und 1996 nicht separat ausgewiesen

Investitionsrechnung siehe Ziffer 137.1, Tabelle 3

Die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987

1. Die Investitionsrechnung (Infrastruktur und Fahrzeuge) beeinflusst die Unternehmungserfolgsrechnung sowie die Infrastrukturerfolgsrechnung indirekt, indem sie die Höhe der jährlichen Folgekosten (Zins, Abschreibung, Unterhalt) bestimmt.
2. Gemäss Leistungsauftrag 1987 und SBB-Gesetz trägt der Bund die Aufwendungen für die Infrastruktur (Zins, Abschreibung und baulicher Unterhalt). Die SBB sollten sich daran mit einem Infrastrukturbeitrag beteiligen. Dieser stellt eine Infrastruktur-Benützungsgebühr für den marktwirtschaftlichen Bereich (Personen-Fernverkehr, Güterverkehr) dar. Seit 1992 sind die SBB nicht mehr in der Lage, einen Infrastrukturbeitrag zu leisten.
3. Die Infrastruktur wird zunächst normal in der SBB-Unternehmenserfolgsrechnung geführt (1). In einem zweiten Schritt werden Abschreibungen, Zinsen und Aufwendungen für den baulichen Unterhalt der Infrastrukturerfolgsrechnung (2) belastet. Gleichzeitig wird dieser Betrag auf der Ertragsseite der Unternehmungserfolgsrechnung gutgeschrieben (3). Davon abgezogen wird jener Betrag des Infrastrukturaufwandes, der bereits in Abgeltungen enthalten ist (4).
Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird alle drei Jahre mit dem Voranschlag festgelegt. Der Infrastrukturbeitrag bedeutet für die SBB und somit für die Unternehmungserfolgsrechnung einen Aufwand (5), für die Infrastrukturerfolgsrechnung dagegen einen Ertrag (6). Die Infrastrukturleistung des Bundes (7) ist die Saldogrösse zwischen dem Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung und dem Beitrag der SBB.
4. Der Leistungsauftrag 1987 war ursprünglich bis Ende 1994 befristet. Er wurde mit Beschluss vom 14. Juni 1994 bis längstens Ende 1997 verlängert. Seine Ablösung ist im Rahmen der Bahnreform vorgesehen.

Darstellung der Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 mit den Zahlen des Voranschlags 1997

Unternehmungserfolgsrechnung

Aufwand 1)	6470.3
Personalaufwand	
Sachaufwand	
Abschreibungen	
Zinsen	
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	
Übriger Aufwand	
Anteile 1625.4	
Infrastrukturbeitrag 5)	0.0
Ertragsüberschuss	

Ertrag	6317.7
Personen-/Güterverkehr	
Betriebsleistungen	
Abgeltung	
Nebenertrag	
Eigenleistungen	
Übriger Ertrag	
Anteil 4) 61.5	
Leistungen für die Infrastrukturerfolgsrechnung 3)	1598.3
Fehlbetrag	152.6

Infrastrukturerfolgsrechnung

Aufwand brutto 2)	1625.4
Abschreibungen	
Zinsen	
Ordentlicher Unterhalt	
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	
Infrastrukturanteile der Abteilungen 4)	-61.5
Reduktion Vorsteuerabzug Mwst	34.4
Aufwand netto	1598.3.0

Ertrag	
Infrastrukturbeitrag SBB 6)	0.0
Infrastrukturleistungen Bund 7)	
Saldo: 1598.3	

**Bundesbeschluss
über den Voranschlag der Schweizerischen
Bundesbahnen für das Jahr 1997**

Entwurf

vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen
Bundesbahnen vom 13. September 1996
und in die Botschaft des Bundesrates vom 30. Oktober 1996¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

Auf die Erhebung eines Infrastrukturbeitrages der SBB an die Infrastrukturaufwendungen gemäss Leistungsauftrag 1987²⁾ wird verzichtet.

Art. 2

¹⁾ Der Voranschlag der Investitionsrechnung im Betrag von 2411,1 Millionen Franken brutto, ohne Mehrwertsteuer, wird genehmigt. Nach Abzug der Beiträge Dritter von 121,4 Millionen Franken gehen 2289,7 Millionen Franken zulasten der SBB.

²⁾ Der Voranschlag der Unternehmungserfolgsrechnung, der bei einem Aufwand von 6470,3 Millionen Franken und einem Ertrag von 6317,7 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 152,6 Millionen Franken abschliesst, wird genehmigt.

³⁾ Der Voranschlag des Personalbestandes von 32000 Personen wird genehmigt.

Art. 3

Vom Mittelfristplan 1998–2002 der Schweizerischen Bundesbahnen wird Kenntnis genommen.

Art. 4

Der bis Ende 1996 aufgelaufene Bilanzfehlbetrag der SBB wird durch Verzicht des Bundes auf die Rückforderung von Tresoreriedarlehen getilgt.

Art. 5

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

8640

¹⁾ BBl 1996 V 681

²⁾ SR 742.37

Botschaft zum Voranschlag 1997 der Schweizerischen Bundesbahnen sowie zum kurzfristigen Massnahmenpaket SBB vom 30. Oktober 1996

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1996
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	96.069
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1996
Date	
Data	
Seite	681-712
Page	
Pagina	
Ref. No	10 054 090

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.