

8704

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen und Schiffsahrtsunternehmungen

(Vom 1. März 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1958 über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen und Schiffsahrtsunternehmungen (BBl 1958, II, 1700) wurde uns zur Durchführung der im siebenten Abschnitt und in Artikel 95, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EG) vorgesehenen Massnahmen ein Betrag von 120 Millionen Franken bewilligt. Es handelte sich dabei um einen Rahmenkredit für einen voraussichtlichen Zehnjahresbedarf.

In unserer Botschaft vom 3. Oktober 1958 (BBl 1958, II, 777) zum erwähnten Bundesbeschluss wurde der Rahmenkredit für jede der verschiedenen Hilfen betragsmässig geschätzt, nämlich:

	Franken
für technische Verbesserungen (Art. 56 EG)	60 000 000
für Umstellung des Betriebes (Art. 57 EG)	5 000 000
für Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 EG)	50 000 000
für Hilfe bei Naturschäden (Art. 59 EG)	5 000 000
Das ergab einen Gesamtbedarf von	<u>120 000 000</u>

Zu diesem Rahmenkredit traten noch die nach Artikel 60 des Eisenbahngesetzes von den Kantonen aufzubringenden Leistungen in annähernd gleichem Umfange. Über das Ausmass des ersten Kredites äusserten wir uns in der Botschaft von 1958 dahin, dass es im heutigen Zeitpunkt sehr schwierig sei, den Finanzbedarf abzuschätzen. Dies gelte insbesondere für die nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes zu gewährenden Beiträge und Darlehen für technische Verbesserungen. Wir sagten weiter, dass die Investitionshilfe angesichts des aufgestauten Nachholbedarfs anfangs ein ansehnliches Ausmass annehmen werde,

um dann sukzessive zurückzugehen, da die durch Artikel 58 des Eisenbahngesetzes den Unternehmungen sichergestellten Abschreibungsmittel später in den Dienst der Anlagenerneuerung gestellt werden könnten.

Die vorberatenden Kommissionen der eidgenössischen Räte waren über die Höhe des beantragten Kredites geteilter Meinung. Wir betonten, der Sinn des angebotenen Rahmenkredites sei lediglich der, uns die Möglichkeit zum Vollzug des Eisenbahngesetzes zu geben. Je nach der Höhe des bewilligten Kredites müssten wir uns vorbehalten, früher oder später weitere Kredite anzubehalten, um unseren gesetzlichen Verpflichtungen nachzukommen. Wir legten ferner dar, dass der Kredit von 120 Millionen Franken als Ganzes zu betrachten sei, d.h. dass Verschiebungen von einer Position in eine andere vorbehalten bleiben. Die Kommissionen beider Räte billigten diesen Standpunkt. Die Aufteilung des Kredites wurde deshalb in den Bundesbeschluss selbst nicht aufgenommen.

Die raschere Erschöpfung des Kredites als ursprünglich vorgesehen, war vor allem auf den erhöhten Bedarf an Geldmitteln zur Durchführung der technischen Sanierung der Bahnen zurückzuführen. Die ersten Gesuche um eine Investitionshilfe wurden noch unter dem Gesichtswinkel des allerdings nicht verbindlichen Kredites für diese Position behandelt. Es wurde aber bald festgestellt, dass der wirkliche Bedarf für eine durchgreifende technische Erneuerung weit über den in der Botschaft als Richtlinie aufgestellten Rahmenkredit hinausgehen würde. Die fortschreitende Teuerung tat das ihre, um den Finanzbedarf von Jahr zu Jahr anwachsen zu lassen. Auf dem Bausektor ist der Index von Mitte 1958 bis Ende 1962 um 22,7 Prozent gestiegen, während im Fahrzeugbau die Teuerung rund 20 Prozent betrug. Dazu kommt, dass, soweit als möglich, auch die zukünftigen Aufgaben der Unternehmungen in die Sanierungsprogramme einbezogen werden. Übrigens hat in neuerer Zeit auch eine andere Verkehrskonzeption den Investitionsbedarf erhöht. Wurden nämlich Überlandbahnen, die auf Teilstrecken vorwiegend dem Vorortsverkehr dienen, noch vor kurzer Zeit von der Hilfe für technische Verbesserungen, wenn nicht gerade ausgeschlossen, so doch im Hilfsbetrag stark beschnitten, so hat hier bei den Bundesbehörden und bei den Kantonen eine andere Auffassung Platz gegriffen. Durch die starke Zunahme der Motorisierung wird der Verkehrsfluss in den Städten stark gehemmt. Darunter leiden vor allem die Massentransporte während den Spitzenzeiten. Durch die Verlegung von Vorortsbahnen auf eigenes Trasse, nötigenfalls in Tunnels, kann eine Beschleunigung der Reisegeschwindigkeit, eine Verminderung der Unfallgefahr und eine Entlastung der Ausfallstrassen erzielt werden. Dies bedingt eine einmalige finanzielle Anstrengung von Bund und Kantonen, für die Artikel 56 des Eisenbahngesetzes die Rechtsgrundlage bietet.

Die Investitionshilfe von Bund und Kantonen auf Grund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes wurde bis heute von 41 Unternehmungen mit einem Gesamtbetrag von 230 Millionen Franken nachgesucht. Davon wurden bis Ende 1962 19 Gesuche mit einem Aufwand von 108 240 000 Franken abschlies-

send behandelt, wovon 55 300 000 Franken auf den Bund und 52 940 000 Franken auf die Kantone entfallen. Diese Mittel sind für folgende Verwendungszwecke bestimmt:

	Franken
Erneuerung des Unterbaus	7 350 000
Erneuerung des Oberbaus	12 630 000
Hochbau und feste Einrichtungen	5 660 000
Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	3 600 000
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	11 740 000
Rollmaterial	59 260 000
Schiffe und Werfteinrichtungen	8 000 000
Total	<u>108 240 000</u>

Die Prüfung weiterer zehn Gesuche ist schon weit fortgeschritten. Ihre Erledigung wird insgesamt rund 71 Millionen Franken beanspruchen, wovon 31 Millionen auf den Bund und 40 Millionen auf die beteiligten Kantone entfallen werden.

Aus obigen Angaben geht hervor, dass bei der technischen Erneuerung auf Grund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes der Ersatz und die Vermehrung des Rollmaterials im Vordergrund steht. Grossen Wert wird auf eine Normalisierung der Fahrzeuge und auf eine Koordinierung der Beschaffung gelegt. Durch serienmässige Vergebung der Rollmaterialbestellungen konnten erhebliche Preisreduktionen erzielt werden. Bedeutende Mittel wurden ferner für Sicherungsanlagen bereitgestellt, wobei es sich namentlich um die Erstellung von Streckenblocks handelt, welche bei einspurigen Bahnen eine dringliche Vorkehr zur Vermeidung von Unfällen darstellen.

Für Betriebsumstellungen (Art. 57 EG) sind bisher keine Mittel eingesetzt worden.

Für die Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 EG) wurde mit einem jährlichen Bundesanteil von 5 Millionen Franken gerechnet. Da das Eisenbahngesetz auf den 1. Juli 1958 in Kraft trat, wurde für jenes Jahr nur die Hälfte des Betriebsfehlbetrages der in Betracht fallenden Unternehmungen ausgerichtet. Immerhin betrug der Bundesanteil 3 Millionen Franken und lag damit, auf das Jahr umgerechnet, bereits über dem veranschlagten Betrag von 5 Millionen Franken. Das Jahr 1959 bestätigte diese Entwicklung, wurde doch eine Bundeshilfe von 5,8 Millionen Franken gewährt. Die auf 1. Oktober 1959 bewilligte durchschnittliche Erhöhung der Personentarife um 11 Prozent und vor allem die Verkehrssteigerung im Reiseverkehr der Bahnen, die infolge der Tarifausschüttung des Bundes den Kunden billigere Beförderungspreise anbieten konnten, bewirkten eine finanzielle Erholung verschiedener Bahnunternehmungen. Für das Jahr 1960 mussten nur noch 4 Millionen Franken zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen aufgewendet werden. Das Bild veränderte sich aber

1961 wieder, namentlich infolge der gestiegenen Betriebskosten, so dass die vorgesehene Kreditlimite von 5 Millionen Franken bereits um 0,1 Million Franken überschritten wurde. Die Betriebsdefizite von 1962 können erst nach Vorliegen der Rechnungsabschlüsse ermittelt werden; sie werden eher höher ausfallen als im Jahre 1961.

Schliesslich musste die Hilfe für Naturschäden (Art. 59 EG) in einem einzigen Fall (Furka-Oberalp-Bahn) und nur mit einem Kostenbetrag von Franken 150 000 in Anspruch genommen werden.

Zusammenfassend ergab sich auf 31. Dezember 1962 folgende Beanspruchung des Rahmenkredites:

	Aufstellung gemäss Botschaft vom 3. Oktober 1958 Millionen Franken	ausbezahlt bzw. zugesichert Millionen Franken
Technische Verbesserungen (Art. 56 EG)	60,0	87,0
Umstellung des Betriebes (Art. 57 EG)	5,0	—
Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 EG)	50,0	18,0
Hilfe bei Naturschäden (Art. 59 EG)	5,0	0,15
	<u>120,0</u>	<u>105,15</u>

Es verblieb somit auf Ende 1962 eine verfügbare Kreditrestanz von rund 15 Millionen Franken. Der ursprünglich vorgesehene Kredit für die Investitions-hilfe war, wie vorstehend dargelegt, bereits mit 27 Millionen Franken überzogen. Diese Kreditlage bewog Herrn Nationalrat Jaunin, am 14. März 1962 ein Postulat einzureichen, in welchem der Bundesrat eingeladen wurde, zu prüfen, wie weit der für die Privatbahnhilfe bestimmte Kredit zu erhöhen sei, und den eidgenössischen Räten einen entsprechenden Zusatzkredit zu beantragen. Das Postulat wurde vom Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements in der Dezembersession 1962 entgegengenommen.

Der Festsetzung des neu zu bewilligenden Rahmenkredites legen wir einen mutmasslichen Fünfjahresbedarf zugrunde. Die Erledigung der ab 1962 noch hängigen Gesuche um Hilfe für technische Verbesserungen dürfte bundesseits ungefähr 40 Millionen Franken beanspruchen. Neu ist kürzlich ein Gesuch des Kantons Waadt eingegangen um Gewährung einer Hilfe nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes an die auf 19 Millionen Franken veranschlagten Kosten der unterirdischen Einführung der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn in die Stadt Lausanne.

Die abgeschlossenen Vereinbarungen enthalten durchwegs eine Klausel, wonach Kostenüberschreitungen zu Lasten der Bahnunternehmungen gehen. Diese Auflage wird bei fortschreitender Teuerung nicht haltbar sein. Es ist denkbar, dass der Bund und die Kantone hier finanziell erneut einspringen müssen. Ausserdem hat es sich, wie bereits erwähnt, schon zu Beginn der Hilfe

gezeigt, dass mit den zur Verfügung gestandenen Krediten bei verschiedenen grösseren Bahnen nur eine Teilerneuerung erzielt werden konnte. Auch von dieser Seite her wird mit einer erneuten Beanspruchung der Investitionshilfe zu rechnen sein. Gesamthaft ist für den Vollzug von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes für die nächsten 5 Jahre mit einem Bedarf an Bundesmitteln von rund 80 Millionen Franken zu rechnen.

Was Artikel 57 des Eisenbahngesetzes anbelangt, so wird der Bahnersatz durch Strassentransportdienste in unserem Lande auch in Zukunft kaum einen grossen Umfang annehmen. Immerhin werden in nächster Zeit die Bahnlinien La Sallaz-Moudon und En Marin-Savigny sowie die Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim mit Bundeshilfe umgestellt werden. Der Bund wird einen namhaften Anteil der gegenwärtig noch nicht feststehenden Kosten übernehmen müssen. In Aussicht zu nehmen ist hier ein Betrag von 5 Millionen Franken.

Was die Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 EG) betrifft, so muss angenommen werden, dass die Betriebsdefizite trotz befriedigendem Verkehrsanfall aus den bereits erwähnten Gründen steigende Tendenz haben werden. Die im Rahmen von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes vorgenommenen Investitionen werden die Produktivität der Bahnen zwar steigern und die Senkung gewisser Betriebskosten ermöglichen. Andererseits werden sie aber eine beträchtliche Erhöhung der Abschreibungen zur Folge haben. In den nächsten fünf Jahren dürfte die Defizitdeckung bundesseits durchschnittlich 6 Millionen Franken, gesamthaft somit rund 30 Millionen Franken, beanspruchen.

Ein Betrag von 5 Millionen Franken ist wiederum vorsorglich für Hilfen bei Naturschäden (Art. 59 EG) zu reservieren, damit wir in einem Katastrophenfalle unabhängig von einer Vorlage an das Parlament handlungsfähig sind.

Zusammenfassend ergibt sich somit für den Bund folgender Fünfjahresbedarf:

	Franken
Artikel 56 EG	80 000 000
Artikel 57 EG	5 000 000
Artikel 58 EG	30 000 000
Artikel 59 EG	5 000 000
Total	<u>120 000 000</u>

Wir sind der Auffassung, dass auch dieses Mal die genannten Teilbeträge nicht verbindlich sein sollten und je nach Bedürfnis zwischen den einzelnen Positionen Verschiebungen vorgenommen werden dürfen.

Mit diesen Ausführungen beehren wir uns, Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen und Schiffsverkehrsunternehmen zur Annahme zu empfehlen. Gleichzeitig beantragen wir Ihnen, das Postulat Nr. 8448 des Nationalrates vom 4. Dezember 1962 betreffend Erhöhung des Kredites für die Privatbahnhilfe abzuschreiben.

Was die verfassungsmässige Grundlage betrifft, können wir uns auf die Feststellung beschränken, dass sich unsere Anträge innerhalb des gesetzlichen Rahmens bewegen.

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

Bern, den 1. März 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 56 bis 59, 61 und 95, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1963.

beschliesst:

Art. 1

Zur Durchführung der im siebenten Abschnitt und in Artikel 95, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾ vorgesehenen Massnahmen wird dem Bundesrat ein Betrag von 120 Millionen Franken bewilligt.

Art. 2

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

¹⁾ AS 1958, 335.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Kredites zur Förderung und Hilfeleistung an Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen (Vom 1.März 1963)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8704
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.03.1963
Date	
Data	
Seite	491-497
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 032

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.