8877

Botschaft
des
Bundesrates an die Bundesversammlung
zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1964

(Vom 5. November 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den vom Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen mit Bericht vom 14. Oktober 1963 eingereichten Voranschlag für das Jahr 1964 zu unterbreiten.

Die Vorlage umfasst:

1. Den Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 375 890 000 Franken, wovon 352 290 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 23 600 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung;
2. den Voranschlag der Betriebsrechnung mit einem Betriebsertrag von 1 332 700 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 1 041 900 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 290 800 000 Franken;
3. den Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Ertrag von 324 500 000 Franken, einem Aufwand von 316 000 000 Franken und einem mutmasslichen Reingewinn von 8 500 000 Franken.

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

I. Allgemeines

Die anhaltende Expansion der Wirtschaft unseres Landes und der stets zunehmende Transitverkehr veranlassen die Bundesbahnen, für das Budgetjahr 1964 sowohl im Personen- wie im Güterverkehr mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Unter Verzicht auf eine eigentliche Verkehrsprognose stützen sie sich dabei wie üblich auf die Erfahrungen und Ergebnisse der vergangenen zwölf Monate. Gleichzeitig werden jedoch auch die Kosten weiterhin steigen, und zwar in einem bedeutend schnelleren Rhythmus als die Einnahmen. Bei

einem Betriebsertrag von 1332,7 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand, der mit 1041,9 Millionen Franken erstmals die Milliardengrenze übersteigt, ergibt sich ein um 32,3 Millionen Franken auf 290,8 Millionen Franken verringerter Betriebsüberschuss. Gegenüber dem Rechnungsjahr 1962 bedeutet dies eine weitere erhebliche Verschlechterung der Rentabilität.

Die Kostensteigerung kann nach Auffassung der Bundesbahnen weder durch Rationalisierung noch durch Mehreinnahmen aus zusätzlichem Verkehr ausgeglichen werden. Sie halten daher eine Tarifierhöhung im Stückgut-, Post- und Personenverkehr als unerlässlich. Die daraus erwarteten Mehreinnahmen in der Höhe von 27 Millionen Franken sind bereits berücksichtigt; umgekehrt wurden bei den Rückstellungen gegenüber der Rechnung 1962 wesentliche Abstriche vorgenommen, so dass ein ausgeglichenes Budget vorgelegt wird, das aber keine Verzinsung des Dotationskapitals erlaubt.

II. Bauvoranschlag

Beim stürmischen Anstieg des Verkehrsumfanges sind in den letzten Monaten die bei den Bundesbahnen vorhandenen betrieblichen Engpässe verschiedener Art besonders deutlich sichtbar geworden und haben zu Transportsperrern und anderen einschränkenden Massnahmen geführt. Der Bauvoranschlag zeugt von den Bemühungen der Bundesbahnen, den Betrieb laufend den ständig wachsenden Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen. Es liegt ihm eine langfristig geplante Investitionspolitik zugrunde. Der bei der Änderung des SBB-Gesetzes für einen Zeitraum von zehn Jahren auf eine Milliarde Franken geschätzte Kapitalbedarf für die Baufinanzierung beläuft sich heute auf Grund eines kosten- und volumenmässig erhöhten Bauprogrammes bereits auf 1,5 Milliarden Franken.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es verständlich, dass das vorliegende Baubudget einen neuen Höchststand erreicht. Die Bruttobauaufwendungen für die Erneuerung, den Umbau und die Vermehrung der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge belaufen sich auf 383,7 Millionen Franken und übersteigen damit den Voranschlag für das Jahr 1963 um 67,1 Millionen Franken. Von dieser Erhöhung ist ein Drittel teuerungsbedingt, und nur zwei Drittel entsprechen einer tatsächlichen Erhöhung des Bauvolumens. Von den Nettobauaufwendungen von 375,9 Millionen Franken entfallen 352,3 Millionen Franken auf aktivierbare und 23,6 Millionen Franken auf nicht aktivierbare Aufwendungen, die im Betriebsvoranschlag enthalten sind. Von den aktivierbaren Bauaufwendungen können 194,4 Millionen Franken (55 Prozent) aus Abschreibungsmitteln finanziert werden, während für 157,9 Millionen Franken (45 Prozent) neues Kapital aufzubringen ist. Die Finanzierung wird zum Teil erstmals durch die Beanspruchung der den Bundesbahnen zugestandenen Erhöhung des Dotationskapitals um 400 Millionen Franken erfolgen.

Die Erhöhung des Baubudgets ist trotz konjunkturpolitischen Bedenken im Hinblick auf die Dringlichkeit des Anlagenausbaus unerlässlich. Von den

gesamten Bauaufwendungen entfallen übrigens nur 23 Prozent auf das überbeschäftigte Baugewerbe. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass über einen längeren Zeitraum mit Aufwendungen mindestens in gleicher Höhe zu rechnen ist.

Das Bauprogramm sieht unter anderem Aufwendungen von 90,1 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden vor, wovon 52 Millionen Franken für die in Ausführung begriffenen Grossbauten in Bern, Lausanne, Basel, Chiasso, Schaffhausen und Zürich bestimmt sind. Die restlichen 38,1 Millionen Franken sind im wesentlichen für die Weiterführung bereits laufender Arbeiten vorgesehen. Für den allgemeinen Ausbau von Linien und Anlagen der offenen Strecken sind 12,6 Millionen Franken bestimmt. Der Bau neuer Linien und zweiter Geleise erfordert 34,9 Millionen Franken (10,9 Millionen Franken mehr als im Vorjahr). An neuen Bauvorhaben sind vorgesehen: Bau der Doppelspur auf der Strecke La Neuveville-Twamm und Melide-Bissone, Bau einer Verbindungsschleife Zollikofen-Ostermundigen im Wylerfeld, Bau einer Verbindungslinie in Brugg zwischen der Bözberglinie und der Strecke nach Birrfeld und Ausbau weiterer noch zu bestimmender Streckenabschnitte der aargauischen Südbahn auf Doppelspur. Für die Erneuerung von 186,5 km Geleise und 500 Weicheneinheiten sind 36,3 Millionen Franken eingesetzt. Für den dringenden Ausbau der Energieversorgung werden 23 Millionen Franken und für die Modernisierung und Anpassung der Werkstätten an den heutigen Fahrzeugpark 14 Millionen Franken benötigt.

Auf hohem Niveau hält sich nach wie vor das Fahrzeugbeschaffungsprogramm. Die entsprechenden Jahresaufwendungen sind mit 155,5 Millionen Franken um 36,8 Millionen Franken höher veranschlagt worden als im Vorjahr. Von dieser Erhöhung entfallen allein 30,3 Millionen Franken auf vermehrte Triebfahrzeuganschaffungen, womit die dringend notwendige raschere Erneuerung und gleichzeitig eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Triebfahrzeugparks erreicht werden soll. Im Jahre 1964 werden die Bundesbahnen Rollmaterialbestellungen von insgesamt 262 Millionen Franken vergeben.

Die Aufwendungen für die Aufhebung von Niveauübergängen gehen zu Lasten der besonderen «Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse». Im Bauvoranschlag ist deshalb hierfür kein Betrag eingestellt. Gegenwärtig sind für 167 Niveauübergänge die Ersatzbauwerke in Ausführung begriffen oder zum mindesten die Kostenbeiträge fest zugesichert. Der hierfür von den Bundesbahnen zu übernehmende Kostenanteil beträgt rund 28 Millionen Franken.

III. Voranschlag der Betriebsrechnung

Der veranschlagte Betriebsertrag ist mit 1332,7 Millionen Franken um 90,6 Millionen Franken höher als in der Rechnung 1962. Davon entfallen 1224 Millionen Franken auf den Verkehrsertrag und 108,7 Millionen Franken auf den Nebenertrag. In den Verkehrseinnahmen ist der Ertrag aus dem Personenverkehr auf 495 Millionen Franken angesetzt, was gegenüber der Rech-

nung 1962 eine Zunahme von 42,7 Millionen Franken bedeutet. Im Güterverkehr werden die Einnahmen auf 729 Millionen Franken veranschlagt oder 45,3 Millionen Franken mehr als 1962. Von diesem Mehrertrag entfallen 3,1 Millionen Franken auf den Gepäck- und Expressgutverkehr, 7,8 Millionen Franken auf den Postverkehr, 1,3 Millionen Franken auf den Tierverkehr und 33 Millionen Franken auf den Stückgut- und Wagenladungsverkehr. Mit 108,7 Millionen Franken ist der Nebenertrag um 2,7 Millionen Franken höher veranschlagt als in der Rechnung 1962. Unter anderem wird mit höheren Erträgen aus Betriebsleistungen, aus Pachtbetrieben und aus Fahrzeugmieten gerechnet.

Die Zunahme des Betriebsaufwandes gegenüber der Rechnung 1962 in der Höhe von 122,9 Millionen Franken setzt sich aus einem höheren Personalaufwand von 70,9 Millionen, einem höheren Sachaufwand von 22 Millionen und einem Posten für Unvorhergesehenes von 30 Millionen Franken zusammen. Eine Erhöhung des Sachaufwandes ist vor allem bei den Fahrzeugmieten, der Anschaffung von Paletten und den Fremdstrombezügen zu erwarten. Die Zunahme der Fahrstromkosten ist darauf zurückzuführen, dass auf Grund der höher veranschlagten Betriebsleistungen mit einem Mehrbedarf an elektrischer Energie gerechnet werden muss, zu dessen Deckung teurere Fremdstrombezüge notwendig sein werden. Schliesslich werden die Unterhaltskosten wegen der Vermehrung und der stärkeren Beanspruchung der Anlagen sowie infolge der Teuerung zunehmen.

IV. Personalaufwand und Personalbestand

Für das Jahr 1964 wird der Personalaufwand der Bundesbahnen auf 774 Millionen Franken veranschlagt. Sein relativer Anteil am Gesamtaufwand wird sich erneut vergrössern. Sieht man von der in der Rechnung 1962 enthaltenen Einmaleinlage in die Pensions- und Hilfskasse von 26 Millionen Franken ab, so ergibt sich eine vergleichbare Erhöhung von 68,2 Millionen Franken oder 9,7 Prozent. Diese Mehraufwendungen sind vor allem auf folgende Ursachen zurückzuführen: Zunahme des Bestandes an eigenem Personal um 980 Mann 12 Millionen Franken, höhere Durchschnittsbezüge als Wirkung früherer Gesetzes- und Reglementsrevisionen 7,5 Millionen Franken, Erhöhung der Teuerungszulagen im Budgetjahr um 21,1 Millionen Franken, Auswirkungen der vom Bundesrat am 1. November 1963 rückwirkend auf 1. April 1963 beschlossenen Revision der Ämtereinreihung 24,5 Millionen Franken, Änderung der Vorschriften über die Vergütung für auswärtige Verwendung und die Anpassung der Nebenbezüge des fahrenden Personals und der Vergütungen für Sonntags- und Nachtdienst 4,4 Millionen Franken. Vorsorglich wurden sodann für allfällige zusätzliche Teuerungszulagen 1964 und die Auswirkungen der hängigen Personalbegehren 30 Millionen Franken in das Budget eingestellt.

Der grosse Mehrverkehr und das erhöhte Bau- und Unterhaltsvolumen der Bundesbahnen erfordern mehr Personal. Dem Personalaufwand liegen nachfolgende Personalbestände zugrunde: Gesamter Personalbestand 43 280 Mann, was gegenüber dem Jahr 1962 eine Zunahme von 992 Mann oder 2,3 Prozent

bedeutet. Davon entfallen 42 051 Mann auf eigenes Personal und 1229 Mann auf Unternehmerarbeiter. An der Bestandeszunahme sind vor allem der Stationsdienst (+ 286), der Baudienst (+ 230), der Zugförderungsdienst (+ 178), der Verwaltungsdienst (+ 102) und der Werkstättendienst (+ 81) beteiligt.

Die steigenden Lohnaufwendungen sind unter anderem auf die nach wie vor äusserst gespannte Lage am Arbeitsmarkt zurückzuführen, die auch ein stetes Anwachsen der Zahl der bei den Bundesbahnen beschäftigten Ausländer zur Folge hat. Wollen die Bahnen ihr qualifiziertes Personal und den notwendigen Nachwuchs erhalten, so dürfen sie hinter den von der Industrie gewährten Arbeitsbedingungen nicht zurückbleiben. Die neue Ämterklassifikation bringt hier eine Korrektur.

V. Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst im Vergleich mit der Rechnung 1962 wie folgt ab:

	Rechnung 1962	Voranschlag 1964	Unterschied 1962/64
	in Millionen Franken		
Gesamter Ertrag (Betriebsüberschuss und übriger Ertrag)	356,8	324,5	— 32,3
Gesamter Aufwand	318,5	318,0	— 5,5
Ertragsüberschuss	38,3	11,5	— 26,8
Zuweisung an die Rücklage zur Verbesse- rung von Verkehrsanlagen Schiene/ Strasse	15,0	3,0	— 12,0
Reingewinn des Jahres	23,3	8,5	— 14,8

Die Abschreibungen vom Anlagevermögen richten sich nach einem gemäss Bundesbahngesetz vom Bundesrat zu genehmigenden Reglement, dessen Ansätze im Hinblick auf die rasche technische und betriebliche Entwicklung im Jahre 1962 angemessen erhöht wurden.

Die ordentlichen, vom Jahresergebnis unabhängigen Abschreibungen bemessen sich in Prozenten der buchmässigen Erststellungs- oder Anschaffungskosten der Anlagen. Sie belaufen sich auf 147,4 Millionen Franken oder 14,1 Millionen Franken mehr als in der Rechnung 1962. Diese Erhöhung ist eine Folge der steigenden Anlagewerte. Der durchschnittliche Abschreibungssatz beträgt 3,18 Prozent. Die fortschreitende Geldentwertung macht zusätzliche, vom Jahresergebnis abhängige Abschreibungen notwendiger denn je. Die Kosten eines gleichwertigen Ersatzes aller erneuerungspflichtigen Anlagen betragen heute im Mittel 175 bis 180 Prozent der den ordentlichen Abschreibungen zugrundeliegenden buchmässigen Anlagewerte. Die ordentlichen Abschreibungen vermögen somit theoretisch nur noch etwa 55 Prozent der Erneuerungs-

kosten zu decken. Der Unterschied zwischen buchmässigem Anlagewert und Wiederbeschaffungskosten ist wesentlich grösser als z. B. in der Industrie. Dies ist auf die lange Lebensdauer der Eisenbahnanlagen zurückzuführen, die zur Folge hat, dass zu einem wesentlichen Teil mit Anlagen gearbeitet wird, die 50 und mehr Jahre alt sind und deren seinerzeitige Anschaffungskosten entsprechend niedrig waren. Die auf dem Unterschied zwischen dem buchmässigen Anlagewert und den heutigen Wiederbeschaffungskosten eines gleichwertigen Ersatzes berechneten zusätzlichen Abschreibungen ergeben für das Budgetjahr 1964 einen Betrag von 45 Millionen Franken.

Bei den Kapitalkosten ist eine Erhöhung um 3,9 Millionen Franken auf 58 Millionen Franken veranschlagt. Sie ist auf den steigenden Kapitalbedarf für die Baufinanzierung zurückzuführen.

Der budgetierte Ertragsüberschuss reicht nur mehr für eine Zuwendung von 3 Millionen Franken an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse. Nach Vornahme einer Einlage von 8 Millionen Franken in die gesetzliche Reserve verbleibt ein Aktivsaldo von 0,5 Millionen Franken. Das Dotationskapital bleibt unverzinst.

VI. Schlussbemerkungen und Antrag

Wie eingangs erwähnt, haben die Bundesbahnen im vorliegenden Budget bereits eine Tarifierhöhung im Stückgut-, im Post- und im Personenverkehr berücksichtigt. Konkrete Vorschläge der Bahnen stehen zurzeit in Prüfung, über deren Ergebnis noch keine Gewissheit besteht. Bei den Einnahmenschätzungen ist daher ein Vorbehalt anzubringen. Da aber der Voranschlag 1964 noch mit einem mutmasslichen Reingewinn von 8,5 Millionen Franken rechnet und die Verkehrseinnahmen vorsichtig budgetiert wurden, haben wir uns nicht veranlasst gesehen, das Budget zu ändern.

Den progressiven Kostensteigerungen stehen Einnahmen gegenüber, die bei gleichbleibender Tariflage im besten Falle linear, d. h. im gleichen Verhältnis wie in den Vorjahren ansteigen. Der künftige Rechnungsausgleich der Bundesbahnen ist deshalb in Frage gestellt. Wesentliche Kosteneinsparungen sind kaum mehr möglich. Soll die heutige Kapazität der Bahnen mit den gesteigerten Anforderungen wieder in Einklang gebracht werden, so müssen die Investitionsprogramme trotzdem zielbewusst verwirklicht werden. Darauf können weder die Bahnen als wirtschaftliche Unternehmungen noch die schweizerische Volkswirtschaft verzichten.

Wenn heute von Tarifanpassungen die Rede ist, so darf darauf hingewiesen werden, dass die Bahnen trotz starker Zunahme der Kosten bisher im tarifrischen Bereich Zurückhaltung geübt haben. Aus nachfolgendem Vergleich ist leicht erkennbar, dass die Beförderungspreise der Bahnen in den letzten Jahren weit weniger gestiegen sind als das allgemeine Preis- und Lohnniveau. Der Transport von Personen und Gütern ist relativ billiger geworden. Insbesondere dürfte die anteilige Frachtbelastung der Güter erheblich abgenommen haben.

	1939	Ende 1962
Fahrpreisindex	100	143
Frachtindex	100	125
Konsumentenpreisindex	100	197
Grosshandelsindex.	100	228

Es ist somit ein ausgesprochenes Auseinanderklaffen von Kosten- und Tarifentwicklung festzustellen. Die Staatsbahnen unserer Nachbarländer haben ihr Tarifniveau in viel stärkerem Masse heraufgesetzt. Durch ihre Zurückhaltung im Tarifwesen haben die Bundes- und Privatbahnen nicht unwesentlich zur Bekämpfung oder doch zum mindesten zur Verlangsamung der Teuerung beigetragen, wenn auch dieser Beitrag nicht für jedermann in gleichem Masse spürbar und damit zumeist auch kaum gewürdigt wurde. Indessen ist nicht zu übersehen, dass die ständig steigenden Kosten die Fortsetzung dieser Tarifpolitik auf längere Zeit äusserst erschweren, wenn nicht verunmöglichen.

Vom Mehraufwand der Bundesbahnen von rund 160 Millionen Franken entfallen rund 25 Millionen Franken auf die Revision der Ämtereinreihung. *Abgesehen vom verkehrsabhängigen Mehraufwand ist die Erhöhung der übrigen Personalaufwendungen, des Sachaufwandes und der Abschreibungen im wesentlichen auf die Teuerung zurückzuführen.* Ein direkter Zusammenhang zwischen der in Aussicht genommenen Tarifierhöhung und der vom Bundesrat beschlossenen Ämterklassifikation besteht somit nicht. Für die Bundesbahnen und vor allem auch für die Privatbahnen mit ihren meist noch viel prekäreren Ertragsverhältnissen handelt es sich dabei um eine rein unternehmungspolitische Frage.

Wir beehren uns, Ihnen, gestützt auf Artikel 8 des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Bundesbahnen auf Grund der Artikel 26 und 85 der Bundesverfassung, zu beantragen, den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen.

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

Bern, den 5. November 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1964

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen vom 14. Oktober 1963,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 5. November 1963,
beschliesst:

Einziges Artikel

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Baurechnung im Betrage von 375 890 000 Franken, wovon 352 290 000 Franken zu Lasten der Anlagenrechnung und 23 600 000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung.
2. Der Voranschlag der Betriebsrechnung, mit einem Betriebsertrag von 1 332 700 000 Franken, einem Betriebsaufwand von 1 041 900 000 Franken und einem Betriebsüberschuss von 290 800 000 Franken.
3. Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, abschliessend bei 324 500 000 Franken Ertrag und 316 000 000 Franken Aufwand, mit einem mutmasslichen Reingewinn von 8 500 000 Franken.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 (Vom 5. November 1963)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8877
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.11.1963
Date	
Data	
Seite	1096-1103
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 318

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.