

Schweizerisches Bundesblatt.

61. Jahrgang. VI. № 50 ° 15. Dezember 1909.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung
des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der
schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901.

(Vom 3. Dezember 1909.)

Tit.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat in seiner Sitzung vom 29./30. September 1909 beschlossen, dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung zu beantragen, es sei Alinea 1 von Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 durch folgende Bestimmung zu ersetzen:

„Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

<i>in der ersten Wagenklasse</i>	<i>10,4 Rappen</i>
<i>„ „ zweiten „</i>	<i>7,3 „</i>
<i>„ „ dritten „</i>	<i>5,2 „</i>

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 o/o niedriger anzusetzen als für doppelt einfache Fahrt.“

Für den Fall der Genehmigung dieses Antrages wird beabsichtigt, die jetzigen Grundtaxen für Hin- und Rückfahrt wie folgt zu erhöhen:

in der ersten Wagenklasse von 15,⁶ auf 16,⁶ Rappen
 „ „ zweiten „ „ 10,⁰ „ 11,⁰ „
 „ „ dritten „ „ 6,⁵ „ 7,³ „
 per Kilometer der Bahnlänge.

Diese Ansätze entsprechen einem Rabatt von 20% in der ersten, von 25% in der zweiten und von 30% in der dritten Wagenklasse. Es würde also der Rabatt in der zweiten und dritten Wagenklasse das gesetzliche Minimum um 5 bzw. 10% überschreiten. Die Gültigkeitsdauer der Billette für Hin- und Rückfahrt soll auch zukünftig mindestens 10 Tage betragen.

* * *

Die Gründe, die den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen zu diesem Beschlusse veranlasst haben, sind bekannt. Die erfreuliche Entwicklung des Verkehrs und der Einnahmen in den Jahren 1903—1907 ist mit der zu Ende des Jahres 1907 eingetretenen, auch heute noch nicht überwundenen wirtschaftlichen Depression zum Stillstand gekommen. Das Jahr 1908 zeigte eine bedeutende Abnahme des Betriebsüberschusses und die Gewinn- und Verlustrechnung schloss mit einem Defizit von rund 5,8 Millionen.

Über die bisherigen Betriebsergebnisse geben folgende Zahlen Auskunft. Es betragen

im Jahre	die Betriebs-	die Betriebs-	der Betriebs-
	einnahmen	ausgaben	überschuss
	Fr.	Fr.	Fr.
1903	111,162,317	72,843,405	38,318,912
1904	114,631,785	77,587,053	37,044,732
1905	120,677,369	80,156,945	40,520,424
1906	132,837,573	89,654,558 ^{*)}	43,183,015
1907	142,934,991	98,874,782 ^{*)}	44,060,209
1908	142,129,314	103,498,226 ^{*)}	38,631,088
Zunahme gegenüber 1903	30,966,997	30,654,821	312,176
in Prozenten	27, ₉	42, ₁	0, ₈

Nach dieser Zusammenstellung überschreitet der Betriebsüberschuss des Jahres 1908 immer noch denjenigen des Jahres 1903. Dass er aber bei weitem nicht genügt, ergibt sich, wenn in Betracht gezogen wird, dass der Baukonto seit der Verstaatlichung eine Zunahme von 160 Millionen Franken erfahren hat,

^{*)} einschliesslich der Teuerungszulage.

deren Zinsen die Gewinn- und Verlustrechnung erheblich belasten, die Jahresquote für die Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Amortisation des Anlagekapitals gegenüber dem Jahre 1903 um zirka 1 Million gestiegen ist und seit dem Jahre 1907 jährlich Fr. 915,000 für die Verzinsung und Tilgung des Hilfskassedefizits zu verwenden sind.

Das ungünstige Betriebsergebnis des Jahres 1908 würde aber für sich allein eine Taxerhöhung noch nicht rechtfertigen. Es sind noch andere Gründe vorhanden, die den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen zu seinem Antrag veranlassten. Zunächst hat sich gezeigt, dass die zur Verminderung der Ausgaben durchgeführten energischen Sparmassnahmen nicht ausreichen, um den Betriebsüberschuss auf die erforderliche Höhe zu bringen. Die vorgenommene Verminderung der Züge und der Zugzusammensetzungen, die Verminderung des Personals nach Massgabe der Verkehrsabnahme, die Einschränkung der Ausgaben für bauliche Einrichtungen und anderes mehr haben zwar unzweifelhaft eine wesentliche Verbesserung der finanziellen Lage bewirkt; allein der Eintritt eines befriedigenden Zustandes ist nicht gesichert, wenn man berücksichtigt, dass nicht nur bei einer Wiederbelebung des Verkehrs die mit ihr naturgemäss verbundenen Mehrausgaben sich wieder einstellen, sondern dass ausserdem weitere grosse und dauernde Ausgabenerhöhungen in Aussicht stehen infolge des Steigens der Materialpreise, der fortwährenden Vermehrung der Zinsenlast, der Einführung des neuen Besoldungsgesetzes, der notwendigen Revision der Lohnreglemente, der neu zu gründenden Kranken- und Hilfskasse für die Arbeiter usw.

Der Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission an den Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen betont, dass die augenblickliche Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben für eine dauernde Sanierung der Verhältnisse nicht genüge. Es sei nötig, Überschüsse zu erzielen, die gestatten, den in Aussicht stehenden vermehrten Anforderungen gerecht zu werden. Durch die Verminderung der Ausgaben sei ein solches Resultat nicht erreichbar; man sei daher gezwungen, auch auf eine angemessene Erhöhung der Einnahmen Bedacht zu nehmen, was nur mittelst einer Abänderung des Tarifgesetzes erzielt werden könne.

Diesen Ausführungen müssen wir uns nach eingehender Prüfung voll und ganz anschliessen. So sehr zu bedauern ist, dass durch eine Tarifierhöhung ein Teil der auf die Eisenbahnverstaatlichung gesetzten Hoffnungen dahinfällt, liegt doch un-

bedingt die Notwendigkeit vor, das Unternehmen der schweizerischen Bundesbahnen auf eine gesunde finanzielle Grundlage zu stellen und eine länger andauernde Defizitwirtschaft zu vermeiden. Es muss heute unumwunden zugegeben werden, dass man mit der Taxherabsetzung zu weit gegangen ist und dass für die Ausführung von Bauten, die Einführung neuer Züge und andere Verkehrsverbesserungen ein etwas langsames Tempo hätte eingeschlagen werden sollen. In den ersten Betriebsjahren fielen die Betriebsergebnisse zwar dank einer unerwartet raschen Verkehrsentwicklung noch günstig aus. Die Ausgabenzunahme wurde durch eine die Erwartungen übertreffende Einnahmevermehrung jeweilen genügend kompensiert. Die zu Ende des Jahres 1907 eingetretene wirtschaftliche Krisis deckte dann aber die Unsicherheit der finanziellen Lage sofort auf. Obschon die Einnahmen verhältnismässig wenig zurückgingen, nahmen die Betriebsüberschüsse infolge der immer noch wachsenden Ausgaben rasch ab, und erst die seit Oktober 1908 ergriffenen Sparmassnahmen bewirkten eine allmähliche Besserung der monatlichen Betriebsergebnisse. Dessenungeachtet wird das Jahr 1909 voraussichtlich wieder mit einem bedeutenden Passivsaldo schliessen, und die Aussichten für die nächsten Jahre sind, wie bereits ausgeführt worden ist, keineswegs günstig.

Die schweizerischen Bundesbahnen sind übrigens, um dies hier beizufügen, nicht die einzige Verwaltung, bei der sich im Laufe der letzten Jahre ein Missverhältnis zwischen den Betriebseinnahmen und den Betriebsausgaben eingestellt hat. Eine grössere Anzahl schweizerischer Bahnunternehmungen weisen die gleiche Erscheinung auf, und auch grosse ausländische Verwaltungen, wie z. B. die österreichischen Staatsbahnen, die österreichische Südbahn und die württembergischen Staatsbahnen, haben zu dem Mittel der Tarifierhöhung greifen müssen, um den wachsenden Ausgaben zu genügen.

Bei der Durchführung einer solchen Massnahme wirft sich die Frage auf, welche Transporte die Taxerhöhung zu treffen habe. Als selbstverständlich erscheint, dass sie in erster Linie bei denjenigen vorgenommen wird, die mit Verlust geführt werden oder nur einen ungenügenden Reinertrag liefern. Nun ist aber eine genaue Ausscheidung der Bahnselbstkosten nach den verschiedenen Transportarten nicht möglich, da für sämtliche die gleichen Bahneinrichtungen benutzt werden und man auch die Personalauslagen nur teilweise nach den einzelnen Transportarten ausscheiden kann. Demgemäss kann auch der Reinertrag der einzelnen Transporte nicht genau ermittelt werden.

Einige Anhaltspunkte über die Rentabilitätsunterschiede zwischen dem Personen- und Güterverkehr (einschliesslich Tiertransporte) bei den schweizerischen Bundesbahnen liefert indessen folgende Betrachtung:

Im Jahre 1908 haben die reinen Transporteinnahmen Fr. 135,702,997 betragen. Davon stammten

aus dem Personen- und Gepäckverkehr	Fr. 63,717,376	= 47 %
„ „ Güter- und Viehverkehr . . . „	71,985,621	= 53 %

Nun sollte man erwarten, dass die beiden Transportarten ungefähr im gleichen Verhältnis an den Betriebsausgaben von Fr. 100,958,946 partizipieren, dass also der Personen- und Gepäckverkehr ungefähr 47 1/2 Millionen, der Güter- und Viehverkehr dagegen ungefähr 53 1/2 Millionen gekostet habe. Dies ist keineswegs der Fall, wie sich zeigt, wenn man die Betriebsausgaben im Verhältnis der Fahrleistungen für beide Verkehrsarten verteilt. Diese Fahrleistungen können nach Zugskilometern oder nach Achskilometern ausgeschieden werden.

Im Jahre 1908 haben sie betragen:

Zugskilometer	
Personenzüge	21,348,296 = 71,4 %
Güterzüge	8,568,378 = 28,6 %
Achskilometer	
Personenzüge	463,103,371 = 52,4 %
Güterzüge	420,683,178 = 47,4 %

Bei Verteilung der Betriebsausgaben nach Zugskilometern entfällt auf den Personenverkehr eine Ausgabe von 72 Millionen, auf den Güterverkehr eine solche von 29 Millionen. Wird dagegen auf die Achskilometer abgestellt, so entfallen auf den Personenverkehr 53 Millionen, auf den Güterverkehr 48 Millionen. Nun ist weder die eine noch die andere Rechnungsmethode einwandfrei. Es hat sich aber auf Grund einer genaueren Ausscheidung der Ausgaben ergeben, dass die wirklichen Kosten innerhalb der auf die beiden Arten ermittelten Beträge liegen müssen. Daraus darf unter allen Umständen geschlossen werden, dass bei den Bundesbahnen der Personenverkehr keinen oder jedenfalls nur einen ungenügenden Betriebsüberschuss liefert und der Güterverkehr wohl ausschliesslich für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals aufkommen muss.

Es erscheint daher gerechtfertigt, die Taxerhöhung in erster Linie im Personenverkehr vorzunehmen.

Was den Güterverkehr anbetrifft, so sprechen wichtige Gründe dafür, von einer Erhöhung zurzeit abzusehen. Die Bundesbahnen führen in ihrem Berichte zutreffend aus, dass ihre Gütertarife im Vergleich mit denen des Auslandes ziemlich hoch sind. Die Bedürfnisse der einheimischen Industrie und der Wettbewerb des Auslandes haben zu der Einführung zahlreicher Ausnahmetarife und Ausnahmefrachtsätze genötigt, so dass die im Tarifgesetz vorgesehenen Maximalsätze nur noch auf den kleineren Teil der Gütertransporte Anwendung finden. Fortwährend machen sich neue Begehren um Frachtermässigungen geltend, und es wird denselben, sofern das Bedürfnis und die Notwendigkeit nachgewiesen sind, nach Möglichkeit entsprochen. Eine Erhöhung der im Tarifgesetz festgelegten Maximaltaxen hätte bei dieser Sachlage keinen grossen Einfluss auf die Einnahmen. Wenn im Güterverkehr durchaus eine Mehreinnahme erzielt werden müsste, so käme zunächst eine Erhöhung der Ausnahmetarife in Betracht, zu deren Durchführung es keiner Gesetzesänderung bedarf.

Beim Personenverkehr liegen andere Verhältnisse vor. Das Tarifgesetz enthält Maximalansätze für die Fahrpreise einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt, und es gelangt der auf Grund dieser Ansätze berechnete Normaltarif bei zirka $\frac{2}{3}$ des Verkehrs ($\frac{3}{4}$ der Einnahmen) zur Anwendung. Die Ausnahmetarife sind somit von geringerer Bedeutung als beim Güterverkehr. Bei der Durchführung einer Taxerhöhung kommt daher in erster Linie eine Änderung des Normaltarifes in Betracht. Die für einfache Fahrt vorgesehenen Taxen sind indessen jetzt schon verhältnismässig hoch, so dass an eine Erhöhung derselben nicht gedacht werden kann. Die Taxänderung muss sich daher auf die Ansätze für Hin- und Rückfahrt beschränken.

Diese Ansätze hatten sich bei den jetzt verstaatlichten Privatbahnen wie folgt gestellt:

	Hin- und Rückfahrt			Rabatt in % der doppelten einfachen Taxe		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Rp.	Rp.	Rp.			
bei der Jura-Simplon-Bahn	16,64	11,68	8,32	20	20	20
„ „ Centralbahn	16,125	10,0	6,45	25	33 $\frac{1}{3}$	40
„ „ Nordostbahn	15,6	10,4	7,3	25	28,8	29,8
„ den Vereinigt. Schweizerbahnen	17,2	12,0	8,6	20	20	20
„ der Gotthardbahn	15,624	10,207	6,77	25	30	35

Für die schweizerischen Bundesbahnen sind seinerzeit je die niedrigsten dieser Taxansätze gewählt worden unter Aufrundung der Grundtaxe III. Klasse von 6,45 Rappen auf 6,5 Rappen. Durch diese Taxfestsetzung gelangte der grösste Teil der Anwohner des verstaatlichten Netzes in den Genuss einer ganz bedeutenden Verbilligung der Hin- und Rückfahrten, die ohne Verkehrszunahme im ersten Jahre des Bundesbahnbetriebes zu einer Verminderung der Einnahmen aus solchen Fahrten um zirka drei Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr geführt hätte. Nun war aber aus früheren Erfahrungen bekannt, dass jede Taxermässigung im Personenverkehr eine Verkehrsvermehrung bewirkt, und es wurde angenommen, dass auch diese, namentlich der einheimischen Bevölkerung dienende Verbilligung der Hin- und Rückfahrten eine intensive Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen zur Folge haben werde. Schon bei der Vorlage des Tarifgesetzentwurfes sind aber in Fachkreisen gegen die gewählten Ansätze Bedenken aufgetaucht. So wird in einem Ende April 1899 vom schweizerischen Eisenbahnverband an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement gerichteten Bericht erwähnt, dass es im Verbande nicht an Stimmen gefehlt habe, welche speziell die Retourtaxen dritter Klasse im Sinne von Maximaltaxen etwas niedrig, mit Rücksicht auf unsere schweizerischen Betriebsverhältnisse und im Hinblick auf eine mögliche Verteuerung des Bahnbetriebes als allzu niedrig angesetzt bezeichneten. Es wurde betont, dass die günstigen Erfahrungen, welche die Centralbahn mit ihrer Taxreduktion gemacht hatte, nicht ohne weiteres für alle andern in Frage kommenden Linien als massgebend angesehen werden könnten und es unrichtig wäre, den Verkehrs- und Einnahmewachst bei der

Centralbahn seit der Durchführung ihrer Taxreduktion (1. Januar 1896) ausschliesslich dieser letztern zuzuschreiben, indem auch andere schweizerische Bahnen ohne Tarifänderungen im nämlichen Zeitraum eine sehr erhebliche Verkehrsvermehrung aufzuweisen hatten. Sodann sei nicht zu übersehen, dass die von der geplanten allgemeinen Anwendung dieser niedrigen Taxen zu erwartende Frequenzzunahme in Verbindung mit der ohnedies sukzessive eintretenden Verkehrssteigerung in nicht ferner Zeit auch eine Vermehrung der Züge bedinge. Dass letztere, sowie der allgemeine Drang nach möglichst rascher Beförderung mit verbesserten Einrichtungen für den Schnellzugsverkehr eine ganz bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben im Gefolge haben müsse, liege auf der Hand.

Bei den Bundesbehörden herrschte hinsichtlich des Erfolges der Taxreduktion eine zuversichtlichere Stimmung. Die Botschaft des Bundesrates zum Tarifgesetzentwurf vom 17. November 1899 glaubt mit Rücksicht auf die bei der Centralbahn gemachten Erfahrungen, dass die beabsichtigte Herabsetzung der Taxen mit voller Beruhigung vorgenommen werden dürfe, und auch in der Bundesversammlung wurden gegen die beantragten Maximalansätze keine Bedenken laut.

Die ersten Jahre des Bundesbahnbetriebes schienen dann auch diese optimistischen Ansichten zu rechtfertigen. Erst der in der Verkehrsentwicklung eingetretene Stillstand zeigte, dass die Einnahmen nicht genügten, um die stets wachsenden Ausgaben zu decken. Heute unterliegt es keinem Zweifel mehr, dass die im Tarifgesetz für den Personenverkehr vorgesehenen Maximalansätze hinsichtlich der Retourtaxen zu niedrig bemessen sind. Es muss denn auch als Pflicht der Bundesbehörden angesehen werden, den seinerzeit begangenen Irrtum durch eine Gesetzesänderung wieder gut zu machen.

Die Bundesbahnen berechnen das Mehrertragnis, das sich aus den Retourbilletten bei Annahme der beantragten neuen Grundtaxen, unter der Voraussetzung gleichbleibenden Verkehrs, für das Bundesbahnnetz, einschliesslich der Gotthardbahn, ergeben würde wie folgt:

Die Einnahmen aus den Billetten für Hin- und Rückfahrt haben im Jahre 1908 betragen:

	I. Klasse Fr.	II. Klasse Fr.	III. Klasse Fr.
a. Bundesbahnen . .	746,186	4,506,898	21,557,337
b. Gotthardbahn . .	175,853	718,638	1,239,682
Total per Klasse	922,039	5,225,536	22,797,019
im ganzen Fr.	28,944,594.		

Mehrerträgnis.

	I. Klasse Fr.	II. Klasse Fr.	III. Klasse Fr.
ad a	47,756	450,690	2,651,552
ad b	10,903	56,054	96,695
Total per Klasse	58,659	506,744	2,748,247

im ganzen Fr. 3,313,650.

Hiervon ist ein Abzug von rund Fr. 70,000 zu machen, weil im Fernverkehr mit dem Ausland und im Transitverkehr durch die Schweiz auf den sogenannten langfristigen Retourbilletten mit 45 und 60tägiger Gültigkeitsdauer jetzt schon in I. und II. Klasse nur ein Rabatt von 20%, in III. Klasse nur ein solcher von 25% gewährt wird, und diese Taxen demnach von der Erhöhung nicht berührt werden. Es bleibt somit eine Mehreinnahme von rund Fr. 3,240,000.

Wir teilen die Ansicht der Bundesbahnen, dass bei dieser Neuregelung der Tarifverhältnisse ein Rückgang in der Frequenz kaum zu befürchten sein wird, indem die Erhöhungen nicht so belangreich sind, um vom Reisen abzuhalten.

Diese Erhöhungen betragen beispielsweise:

a. auf den Taxen der S. B. B. *b. auf den Taxen der G. B.*

Für km.	I. Klasse			II. Klasse			III. Klasse		
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
5	5	5	5	5	—	5	5	5	5
10	10	10	10	10	5	5	10	10	10
15	20	15	10	20	10	5	20	15	10
20	20	20	20	20	15	15	20	20	20
25	25	25	20	25	20	15	25	25	20
30	30	30	25	30	20	15	30	30	25
35	35	35	25	35	25	15	35	35	25
40	40	40	35	40	30	25	40	40	35
45	50	45	35	45	35	25	45	45	35
50	50	50	40	45	40	25	50	50	40
100	100	100	80	95	80	50	100	100	80
200	200	200	160	195	155	105	200	200	160
300	300	300	240	290	235	155	300	300	240
400	400	400	320	390	315	210	400	400	320
500	500	500	400	485	395	265	500	500	400

Desgleichen stimmen wir mit dem Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen darin überein, dass im Tarifgesetz die Maximalsätze für die Retourtaxen nicht mehr festgelegt werden sollten, sondern entsprechend dem Verfahren bei der Erteilung von Konzessionen für Privatbahnen nur noch der für Hin- und Rückfahrten zu gewährende Mindesttrabatt vorzuschreiben sei. Die Vorschrift der 20 % Ermässigung würde für eine zukünftige weitere Erhöhung der Retourtaxen II. und III. Klasse einigen Spielraum lassen. Immerhin könnte eine solche weitere Erhöhung nur mit Zustimmung des Bundesrates, dem alle Tarife zur Genehmigung unterbreitet werden müssen, erfolgen, und diese unsere Zustimmung wird nur dann erfolgen, wenn ganz zwingende Gründe dafür sprechen.

Sodann ist bei dem Antrag des Verwaltungsrates vorgesehen, die Gültigkeitsdauer der Retourbillette ebenfalls nicht mehr im Tarifgesetz zu erwähnen, sondern hierfür allein auf das Transportreglement abzustellen. Es würde damit auch in dieser Hinsicht Übereinstimmung mit den Eisenbahnkonzessionen erzielt. Die Genehmigung einer allfälligen Änderung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette würde damit, wie vor der Verstaatlichung, ganz in die Kompetenz des Bundesrates fallen. Wir halten dafür, dass dem Antrag auch in dieser Hinsicht entsprochen werden dürfte.

* * *

Die Erträgnisse des Personenverkehrs werden aber nicht nur von den normalen Taxen, sondern auch von den Ermässigungen, die z. B. für Rundfahrten, Gesellschaftsfahrten, Generalabonnements und Streckenabonnements gewährt werden, beeinflusst. Selbstverständlich müssen auch diese, soweit die jetzigen Taxen zu niedrig sind, und nicht triftige Gründe gegen eine Erhöhung sprechen, einer Revision unterzogen werden. Da jedoch die Festsetzung der Ausnahmetaxen den Bundesbahnen, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde, zusteht, verzichten wir darauf, diese Tarifverhältnisse hier näher auseinander zu setzen. Immerhin sollen die nachfolgenden Tabellen zeigen, wie sich in der Zeitperiode 1904*)—1908 die Verkehrs- und Einnahmenverhältnisse bei den verschiedenen BilletsGattungen geändert haben, und wie hoch sich gegenwärtig die Durchschnittseinnahmen stellen.

*) Für das erste Betriebsjahr der Bundesbahnen, 1903, waren genauere statistische Angaben nicht erhältlich.

Personenverkehr der schweizerischen Bundesbahnen.

I. Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen in den Jahren 1904 und 1908.

	1904		1908		Zunahme			
	Personenkilometer	Einnahmen	Personenkilometer	Einnahmen	Personenkilomet.	%	Einnahmen	%
		Fr.		Fr.				
Einfache Fahrten (einschl. Fahrscheine der Agenturen)	207,134,689	12,783,926	277,216,948	16,949,499	70,082,259	33,8	4,165,573	32,6
Hin- und Rückfahrten	597,180,464	21,005,983	763,007,116	26,810,421	165,826,652	27,8	5,804,438	27,6
Gesellschaftsfahrten	43,028,067	1,185,643	59,338,682	1,594,865	16,310,615	37,9	409,222	34,5
Lust- und Rundfahrten	22,304,707	1,136,742	28,369,542	1,304,553	6,064,835	27,2	167,811	14,8
Generalabonnemente	91,754,504	4,461,118	106,335,561	5,496,849	14,581,057	15,9	1,035,731	23,2
Streckenabonnemente	126,382,524	1,129,390	212,653,352	1,878,891	86,270,828	68,3	749,501	59,3
Kilometerabonn. (Brünig)	251,930	6,495	227,391	7,005	— 24,539	— 9,7	510	7,9
Zusammenstellb. Fahrsch.	56,161,114	3,034,127	62,968,216	3,196,504	6,807,102	12,1	162,377	5,4
Beamtenbillette	26,711,478	296,277	41,013,373	447,384	14,301,895	53,3	151,107	51,0
Beamtenabonnemente	5,241,491	18,957	16,190,060	29,885	10,948,569	208,8	10,878	57,4
Auswandererbillette	2,211,348	57,495	2,229,696	49,032	1,124,022	101,7	— 8,463	— 14,7
Arbeiterbillette	454,846	14,782	90,300	3,232	— 364,546	— 80,1	— 11,550	— 78,1
Militärtransporte	8,546,482	222,209	7,639,439	198,625	— 907,043	— 10,6	— 23,584	— 10,6
Polizeittransporte	2,872,257	74,679	3,065,107	79,693	192,850	6,7	5,014	6,7
Total	1,190,235,901	45,427,823	1,580,344,783	58,046,388	391,214,556	32,9	12,618,565	27,8

II. Einnahmen für den Personenkilometer im Jahre 1908.

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Durchschnitt
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
Einfache Fahrten	10,4	7,3	5,2	6,12
Hin- und Rückfahrten	7,80	5,00	3,25	3,51
Gesellschaftsfahrten	7,42	3,03	2,59	2,68
Lust- und Rundfahrten	8,32	5,84	3,87	4,50
Generalabonnemente	8,16	5,86	4,31	5,17
Streckenabonnemente	2,26	1,53	0,85	0,88
Kilometerabonnem. (Brünig).	—	—	3,08	3,08
Zusammenstellb. Fahrscheine	8,30	5,84	3,90	5,08
Beamtenbillette	2,08	1,46	1,04	1,09
Beamtenabonnemente	—	0,24	0,18	0,18
Auswandererbillette	—	—	2,20	2,20
Arbeiterbillette	—	—	3,58	3,58
Militärtransporte	—	—	2,60	2,60
Polizeitransporte	—	—	2,60	2,60
Durchschnitte	9,21	5,63	3,09	3,67

Zur Erläuterung dieser Tabellen fügen wir folgendes bei:

1. Zur Vergleichung der Frequenzverhältnisse wird gewöhnlich die Reisenden- oder die Fahrtenzahl benutzt. Wir haben vorgezogen, an deren Stelle die Zahl der von den Reisenden abgefahrenen Kilometer einzusetzen, die ein richtigeres Bild liefern.

2. Die Zahl der mit Generalabonnementen abgefahrenen Kilometer kann nicht ermittelt werden. Die hierfür aufgenommenen Personenkilometer stützen sich auf die vom Verband schweizerischer Eisenbahnen im Jahr 1900 aufgestellten Normen, die jedenfalls unrichtig sind. Die Zahl der mit solchen Abonnementen abgefahrenen Personenkilometer ist viel zu niedrig angegeben und in Verbindung damit ergibt sich als Durchschnittseinnahme pro Personenkilometer ein zu hoher Betrag. Die auf den Personenkilometer entfallende Einnahme kann sich auf keinen Fall höher als bei den zusammenstellbaren Fahrscheinen und den Retourbilletten stellen, da sonst die Generalabonnemente nicht in so ausgiebiger Weise benutzt würden. Dass der Verband schweizerischer Eisenbahnen diese Zahlen selbst als unrichtig ansieht, beweist sein auf 1. Oktober dieses Jahres durchgeführter Beschluss, die Taxen der Generalabonnemente zu erhöhen, eine Massnahme, die den Bundesbahnen allein eine jährliche Mehreinnahme von rund Fr. 700,000 verschaffen soll.

In der Öffentlichkeit ist die Absicht der schweizerischen Bundesbahnen, die Taxen für Hin- und Rückfahrten, für Generalabonnements und andere ermässigte Billette zu erhöhen, bis jetzt keiner starken Opposition begegnet. Wir sind davon überzeugt, dass der ganzen Bevölkerung sehr an der gedeihlichen Entwicklung der schweizerischen Bundesbahnen gelegen ist und sie in ihrer grossen Mehrheit die beantragte Tarifierhöhung billigt, immerhin in der Erwartung, dass die Behörden der schweizerischen Bundesbahnen ihre Bemühungen, den Bahnbetrieb weniger kostspielig zu gestalten, energisch fortsetzen.

Dagegen sind in den Zeitungen bei Besprechung der Taxerhöhung Vorschläge für andere als die in Aussicht genommenen Tarifmassnahmen gemacht worden, die wir noch besprechen wollen.

Vor allem ist die Annahme des vor einigen Jahren in Deutschland eingeführten Tarifsystems anempfohlen worden, bei dem die Taxen einfacher Fahrt auf die Hälfte der früheren Retourtaxen herabgesetzt und, abgesehen von den Streckenabonnements, keine Ausnahmetaxen mehr vorgesehen worden sind. Es lässt sich nicht leugnen, dass dieses Tarifsystem den Vorteil grosser Einfachheit besitzt, und wir betrachten es nicht als ausgeschlossen, dass späterhin auch die schweizerischen Bundesbahnen, sofern sich der Personenverkehr stark vermehren und die Betriebsüberschüsse sich günstiger gestalten sollten, dazu übergehen werden. Allein im jetzigen Augenblick, wo den Bundesbahnen vor allem erhöhte Einnahmen verschafft werden müssen, würde eine solche Änderung des Tarifsystems keine Vorteile bieten. Es darf nicht übersehen werden, dass die Taxen einfacher Fahrt eine wichtige Einnahmequelle bilden, und deren Ermässigung auf die halben Retourtaxen einen erheblichen Ausfall verursachen würde. Zur Vermeidung dieses Ausfalles müssten die neuen Taxen einfacher Fahrt höher als auf die Hälfte der von den Bundesbahnen beantragten Retourtaxen angesetzt, oder es müsste, ähnlich wie in Deutschland, für die Benutzung gewisser Schnellzüge ein Zuschlag erhoben werden. Die deutschen Staatsbahnen hatten übrigens mit ihrer Reform nur die Vereinfachung des Billetswesens im Auge; sie zählten dabei keineswegs auf eine Erhöhung der Betriebsüberschüsse. Aus dem Umstande, dass die württembergischen Staatsbahnen demnächst ihre Personentaxen IV. Klasse erhöhen, darf geschlossen werden, dass bei dieser Verwaltung die bisherigen Ergebnisse keineswegs befrie-

digten. Die Betriebsüberschüsse der übrigen deutschen Bahnen, vor allem der preussischen Staatsbahnen, hängen in stärkerem Masse als diejenigen der Bundesbahnen von dem Güterverkehr ab, weshalb Änderungen der Personentarife sich dort weniger fühlbar machen.

Es hätte auch in Betracht kommen können, die Retourtaxen in ihrer jetzigen Höhe zu belassen und den Bundesbahnen die nötigen Mehreinnahmen einfach durch die Einführung eines Zuschlags für die Benutzung der Schnellzüge zu verschaffen. Auch für diesen Vorschlag lassen sich einleuchtende Gründe anführen. Die Berechtigung der Bahn zur Erhebung einer höheren Taxe als Entgelt für die schnellere Beförderung kann nicht wohl bestritten werden. Eine solche höhere Taxierung wäre auch aus Betriebsrücksichten angezeigt, weil damit eine bessere Trennung des Fernverkehrs vom Lokalverkehr bewirkt würde. Der Lokalverkehr würde sich mehr als jetzt der Personenzüge bedienen, was eine sehr wünschbare Entlastung der Schnellzüge zur Folge hätte. Auch tarifarische Schwierigkeiten böte diese Einrichtung nicht. Es könnte für die Zuschlagstaxen ein einfacher Zonentarif unter Annahme von Entfernungszonen von 1—25 km, 26—50 km usw. angenommen werden, wobei die Taxen auf ungefähr 10 % der Taxen einfacher Fahrt anzusetzen wären. Es muss jedoch zugegeben werden, dass die Erhebung von Schnellzugzuschlägen dem Bestreben nach Vereinfachung des Billetswesens widerspricht, und namentlich die Billettkontrolle in den Zügen erschwert. Die Zahlung der Zuschläge dürfte auf keinen Fall in den Zügen stattfinden, da das Zugpersonal dadurch zu sehr in seinen übrigen Obliegenheiten gehindert würde. Es müsste daher die Kontrolle vor dem Einsteigen in die Züge erfolgen. Aus diesem Grunde können wir uns die Einführung solcher Zuschläge ohne gleichzeitige Durchführung der Perronsperre nicht denken. Ob aber letztere Einrichtung sich für den schweizerischen Verkehr eignen würde, ist eine Frage, die vorläufig offen gelassen werden muss. Auf keinen Fall könnte mit der Taxerhöhung bis zum Entscheid derselben zugewartet werden.

Wir halten es daher für richtig, dass die Prüfung einschneidender Tarifreformen auf spätere Zeiten verschoben und für einmal der Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen, das Tarifgesetz nur hinsichtlich der Ansätze für die Retourtaxen zu ändern, angenommen werde.

Gestützt auf diese Ausführungen erlauben wir uns, Ihnen den nachstehenden Beschlusentwurf zur Annahme zu empfehlen und benutzen auch diesen Anlass, um Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Dezember 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Änderung des Bundesgesetzes betr. das Tarifwesen
der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
3. Dezember 1909,

beschliesst:

Art. 1. Alinea 1 von Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 wird durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der ersten	Wagenklasse	10, ⁴	Rappen	
„	„	zweiten	7, ³	„
„	„	dritten	5, ²	„

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20% niedriger anzusetzen, als für doppelte einfache Fahrt.“

Art. 2. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieser Gesetzesänderung zu veranstalten und das Inkrafttreten derselben festzusetzen.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung des
Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni
1901. (Vom 3. Dezember 1909.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1909
Date	
Data	
Seite	401-416
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 578

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.