

**Botschaft
zum Voranschlag 1993 der Schweizerischen Bundesbahnen**

vom 21. Oktober 1992

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993 mit dem Antrag auf Genehmigung, ebenso den Mittelfristplan 1994 - 1998 mit dem Antrag auf Kenntnisnahme.

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

21. Oktober 1992

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Felber
Der Bundeskanzler: Couchepin

5717

Uebersicht

Die finanzielle Lage der SBB verschärft sich 1993 weiter. Der Konjunkturerinbruch zeigt bei den Verkehrserträgen negative Auswirkungen, während sich auf der andern Seite die Kostenentwicklung der letzten Jahre trotz einschneidenden Massnahmen auch 1993 fortsetzt. Bei Bundesbeiträgen von gesamthaft 2174 Millionen (gegenüber 1992 +184 Mio. Fr.) erwarten die SBB einen Fehlbetrag von 234 Millionen Franken. Der Aufwanddeckungsgrad unter Ausklammerung der Infrastrukturleistungen fällt dabei auf 76,4 Prozent.

Die SBB werden aufgefordert, das Angebot im unwirtschaftlichen Regionalverkehr weiter zu optimieren und den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen. Die Abgeltung beträgt 725 Millionen Franken oder 8,2 Prozent mehr als 1992. Für den Huckepackverkehr ist eine Abgeltung von 99 Millionen Franken (+12,5%) vorgesehen, wobei der Anstieg allein auf die Investitionsfolgekosten des Huckepackkorridors zurückzuführen ist.

Die Infrastrukturaufwendungen der SBB belaufen sich 1993 auf 1350 Millionen Franken. Wie im Vorjahr sind die SBB aufgrund ihrer Ergebniserwartungen (Fehlbetrag) nicht in der Lage, einen Infrastrukturbeitrag zu leisten, weshalb der Bund durch den vollen Betrag belastet wird.

	VA 1992	VA 1993
Belastung des Bundes durch die SBB (Vorgabe BR)	1990	2174
- Regionaler Personenverkehr	670	725
- Huckepackverkehr	88	99
- Infrastrukturleistung	1215	1350
- Tarifierleichterung	17	-

1993 bleiben die ordentlichen Investitionen auf 1550 Millionen Franken plafoniert. Daneben verfügen die SBB für BAHN 2000, den Huckepackkorridor und anderes über weitere Mittel, so dass sie 1993 voraussichtlich gesamthaft 2358,2 Millionen Franken investieren können.

Der Mittelfristplan 1994 - 1998 zeigt, dass sich die Finanzlage der SBB in den nächsten Jahren unter den gegebenen Strukturen noch massiv weiter verschlechtert. Auch bei steigenden Zuschüssen der öffentlichen Hand sehen die SBB Fehlbeträge vor. Aufgrund dieser Situation sind in verschiedenen Bereichen erhebliche Angebotskürzungen unausweichlich.

Botschaft

I Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat am 16. September 1992 den Voranschlag 1993 und den Mittelfristplan 1994 - 1998 verabschiedet. Mit dieser Botschaft legen wir Ihnen den Voranschlag zur Genehmigung und den Mittelfristplan zur Kenntnisnahme vor.

Wie im Vorjahr verzichten wir auf eine Wiederholung der in der Voranschlagsdokumentation der SBB enthaltenen Zahlen und Kommentare. Wir legen das Schwergewicht auf grundsätzliche Aussagen, insbesondere mit Bezug auf die finanzielle Situation der SBB. Im Anhang der Botschaft finden sich die wichtigsten Tabellen und die Darstellung über die Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987.

Der *allgemeine Teil* der Botschaft fasst die wichtigsten Fakten des Voranschlages 1993 zusammen und zeigt erste mögliche Konsequenzen auf. Daran schliesst eine Beurteilung der vom Bund direkt beeinflussten Abgeltungsbereiche an. Anschliessend gehen wir auf den Mittelfristplan 1994 - 1998 ein, unter spezieller Berücksichtigung der Investitionsplanung. Den Stand der Grossprojekte BAHN 2000, Huckepackkorridor und Alpentransit erläutern wir am Schluss.

Im *besonderen Teil* (finanzielle Auswirkungen auf den Bund) übernehmen wir die bisherige Darstellung.

12 Zusammenfassende Beurteilung des Voranschlages 1993

12.1 Gesamtergebnis

Der Voranschlag 1993 präsentiert sich wie folgt:

- Der veranschlagte Fehlbetrag erhöht sich gegenüber dem Voranschlag 1992 massiv und steigt auf 234 Millionen Franken.
- Wie im laufenden Jahr entfällt der Beitrag der SBB an die vom Bund geleisteten Infrastrukturaufwendungen.
- Der Netto-Aufwanddeckungsgrad (ohne Infrastrukturleistung Bund) fällt von 78,7 (VA92) auf nurmehr 76,4 Prozent.
- Die Bundesleistungen an die SBB steigen von 1990 Millionen Franken (VA92, Vorgabe Bund) um 9,25 Prozent auf 2174 Millionen Franken. Die Folgekosten der getätigten Investitionen nehmen überproportional zu (vor allem Zinsen +24 % und Direktabschreibungen +45%).

1993 veranschlagen die SBB ein Bruttoinvestitionsvolumen von 2,376 Milliarden Franken. Der Bundesrat verlangt eine Kürzung um rund 18 Millionen Franken. Die Investitionen für BAHN 2000 und den Huckepackkorridor sind im Gesamtbetrag enthalten.

122 Beurteilung

Der Leistungsauftrag 1987 kann auch 1993 nicht erfüllt werden. Ein Beitrag der SBB an die Infrastrukturkosten des Bundes ist nicht möglich, da sie ihre Betriebskosten nicht zu decken vermögen.

Mit Ausnahme der Personalaufwendungen steigen alle massgeblichen Aufwendungen erneut stark an. Dagegen sind Mehreinnahmen bei der aktuellen Konjunkturlage nur schwerlich zu realisieren. Eine Preispolitik, die im Gleichschritt mit den Kosten erfolgt, würde die Stellung am Markt noch weiter verschlechtern.

Vor diesem Hintergrund ist es unabdingbar, dass die SBB dem Kostenbewusstsein und der Effizienzsteigerung die erforderliche Bedeutung zumessen. Mit über 2 Milliarden Franken stellt ihnen der Bund umfangreiche Mittel zur Verfügung. Auch unter Berücksichtigung gewisser fester Strukturen besteht ein Spielraum, die bundesrätlichen Vorgaben einzuhalten. Gezielte Angebotsbereinigungen und eine angepasste Investitionstätigkeit sind in Aussicht zu nehmen.

Um eine grundlegende Besserung zu erzielen, sind jedoch einschneidende Massnahmen oder neue Rahmenbedingungen unausweichlich. Ansonsten werden die SBB mit dem heutigen Angebot auch in Zukunft hohe Kosten verursachen.

Vor einem Jahr hat der Bundesrat die SBB beauftragt aufzuzeigen, welche Leistungen sie unter welchen Bedingungen erbringen und zu welchem Preis sie diese anbieten können. Die SBB haben der vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) eingesetzten Groupe de réflexion entsprechende Unterlagen abgeliefert. Die Auswertung erfolgt im Zusammenhang mit andern Fragen rund um die Zukunft der SBB.

13 Der Voranschlag im speziellen

131 Unternehmungsergebnis

131.1 Übersicht

Die nachstehende Darstellung zeigt anhand der vereinfachten Funktionsweise des Leistungsauftrages 1987 den gegenüber dem laufenden Jahr erneut steigenden Mittelbedarf für 1993. Es gilt zu beachten, dass ab 1993 die bisherigen Tarifierleichterungen entfallen, weil der entsprechende Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1986 (BBl 1986.III 413) Ende des laufenden Jahres ausläuft.

Voranschlag SBB 1993

Belastung des Bundes (Sicht SBB)

Betrieb		Bundesleistungen		Belastung Bund	
Aufwand	Ertrag		VA 92 (BR)	VA 93	
Total: 5351	Total: 5117	Abg. Tariferl.	17	0	
	davon:	Abg. gemeinw. Leist.			
	Abgeltung GWL	- Regionalverkehr	670	725	
		- Huckepackverkehr	88	99	
Infrastruktur- beitrag SBB 0	Fehlbetrag: 234	Infrastrukturleist. Bund (Gesamtko ./. Beitrag SBB)	1215	1350	
		Total	1990	2174	

Der Leistungsauftrag 1987 ging davon aus, dass die SBB aufgrund der Uebernahme der finanziellen Verantwortung des Infrastrukturbereiches durch den Bund fortan Fehlbeträge vermeiden könnten. Der 1993 abschbare Fehlbetrag von 234 Millionen Franken muss demnach infolge erschöpfter Rückstellungen aus früheren Ueberschüssen auf die neue Rechnung vorgetragen werden.

Gemessen an der bundesrätlichen Vorgabe für 1992 steigt die Bundesbelastung 1993 um 9,25 Prozent oder 184 Millionen Franken.

131.2 Beurteilung des Ergebnisses

Die Fortsetzung der in den letzten Jahren eingesetzten Entwicklung mit einem erneut grossen Fehlbetrag trotz deutlich höherer Bundesleistungen kann niemanden befriedigen. Auf die Notwendigkeit grundlegender Aenderungen wurde bereits hingewiesen.

Die nachstehende Übersicht zeigt die Entwicklung der wichtigsten Positionen in der Rechnung der SBB seit der Einführung des geltenden Leistungsauftrages. Anzumerken ist, dass die Wende hin zu Fehlbeträgen durch die nachlassende Konjunktur (Güterverkehr) wohl akzentuiert wurde, indes nicht allein darauf zurückzuführen ist.

a. Entwicklung in absoluten Zahlen

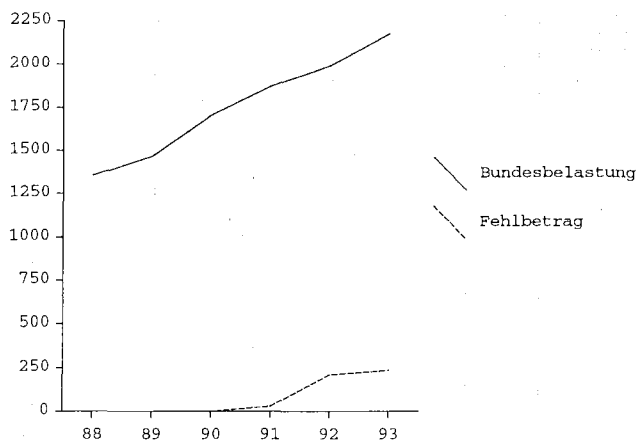
Tabelle 1

	RE 87	RE 88	RE 89	RE 90	RE 91	~ 92	VA 93
Personalaufwand	2523	2645	2777	3006	3278	3589	3652
Zinsaufwand	243	256	337	460	557	669	773
Grossunterhalt	66	96	113	118	173	160	196
Gesamtaufwand	4568	4756	4975	5364	5911	6380	6701
Verkehrsertrag	2925	3013	3172	3301	3530	3708	3925
Gesamtertrag	4591	4798	5045	5367	5882	6170	6467
Ueberschuss/Fehlbetrag	23	42	70	3	-29	-210	-234

~ mutmassliches Ergebnis

b. Entwicklung Bundesbelastung/ Fehlbeträge

Darstellung 2



Die Angaben für die Jahre 1992/93 sind nur bedingt mit den Vorjahren zu vergleichen, da es sich hier nicht um definitive Rechnungsergebnisse handelt. Insbesondere ist zu beachten, dass die SBB die Zielvorgaben des Bundesrates in bezug auf die Bundesbelastung 1992 als Folge gestiegener Zinssätze womöglich nicht zu erfüllen vermögen. Während bis 1991 für die allgemeine Beurteilung grundsätzlich die Bundesbelastung von Interesse war, kommen in den letzten Jahren bedeutende Fehlbeträge der SBB hinzu.

a. Ertragsseitig

1992 wurden massive Preiserhöhungen erhoben. Der inzwischen eingetretene Nachfragerückgang lässt vermuten, dass kaum Spielraum besteht für eine erneute generelle Anhebung der Tarife. Dies gilt mit Schwergewicht für den Güter-, aber auch für den Personenverkehr.

Bei letzterem sind allein Strukturbereinigungen möglich. Die SBB sehen eine räumliche Preisdifferenzierung vor, um das noch bestehende Erlöspotential auf nachfragestarken Verbindungen auszuschöpfen. Vor allem die eigentlichen Paradelinien werden daher einen Preisaufschlag erfahren. Das System, wonach die Tarifkilometer nicht mehr den tatsächlichen Distanzkilometern entsprechen, wird im übrigen namentlich bei touristischen Angeboten von Privatbahnen bereits seit längerer Zeit angewandt. Es ist zu erwarten, dass mit dieser Flexibilisierung der Tarifgestaltung die Ertragssituation verbessert werden kann. In Kombination mit einer verbesserten Ausrichtung des Angebots auf die Nachfrage (Angebotsoptimierung) erwarten die SBB im Personenverkehr Mehreinnahmen von maximal 40 Millionen Franken gegenüber dem Vorschlag 1992.

Auch beim Güterverkehr streben die SBB nach Möglichkeit differenzierte Tarifanpassungen in Abhängigkeit der Sendungsart und der Relation an. Die gegenwärtige Wirtschaftslage und die sich wiederum verschärfte Konkurrenz durch das Strassentransportgewerbe (Dumpingangebote infolge Ueberkapazitäten) erschweren die Situation für den Güterverkehrsbereich der SBB. Es zeigt sich, dass die für 1992 budgetierten Erträge zu optimistisch angesetzt waren. Aufgrund der gegenwärtigen Erfahrungen erfolgt für 1993 deshalb eine deutliche Korrektur gegen unten. Die Restrukturierung und Anpassung des Angebotes auf die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse des Güterverkehrs unter Berücksichtigung der anstehenden Entwicklungen (Liberalisierung und Deregulierung in der EG) ist dringlich. Im Rahmen von CARGO 2000 ist eine weitere Straffung der gegenwärtigen Angebotspalette unabdingbar.

b. Aufwandseitig

Auch wenn sich das Aufwandswachstum gegenüber dem Budget 1992 etwas zurückbildet, steigen die Aufwendungen noch immer um 364 Millionen Franken oder um 5,7 Prozent. Weil das Ertragswachstum kaum damit Schritt halten kann, sind die SBB gehalten, die Kostenentwicklung genau zu verfolgen und allfälligen Budgetüberschreitungen frühzeitig zu entgegnen.

Positiv zu vermerken ist das im Vergleich zu den Vorjahren nurmehr geringe Wachstum beim Personalaufwand (gegenüber 1992 noch 1,7%), was durch den Abbau von 639 Stellen bewirkt wird. Weniger Stellen werden insbesondere in der Produktion besetzt werden, wo sich gewisse Rationalisierungen bemerkbar machen. 1993 planen die SBB einen Personalbestand von 38'163. Dieser soll in den Folgejahren weiter abgebaut werden. Die Berechnungen sehen für 1993 eine Teuerungszulage von 3,5 Prozent und die Beibehaltung der bisherigen Lohnzuschläge vor, jedoch den Abbau beziehungsweise den Verzicht auf die Sonderzulage

gemäss dem entsprechenden Beschluss des Bundesrates. Angesicht der nach wie vor hohen Personalkosten drängen sich in Zukunft weitere Massnahmen zur Senkung auf.

Auf den Sachaufwand entfallen 20,7 Prozent des Gesamtaufwandes oder 1388 Millionen Franken. Gegenüber dem laufenden Jahr entspricht dies einem Anstieg von 6,2 Prozent. Der bedeutendste Zuwachs ist beim Material (9,7%) und bei den Fremdleistungen für den Unterhalt (17,3%) zu verzeichnen. Von Bedeutung sind hier vor allem die wachsenden Unterhalts- und Sanierungsarbeiten an Rollmaterial und Infrastruktur.

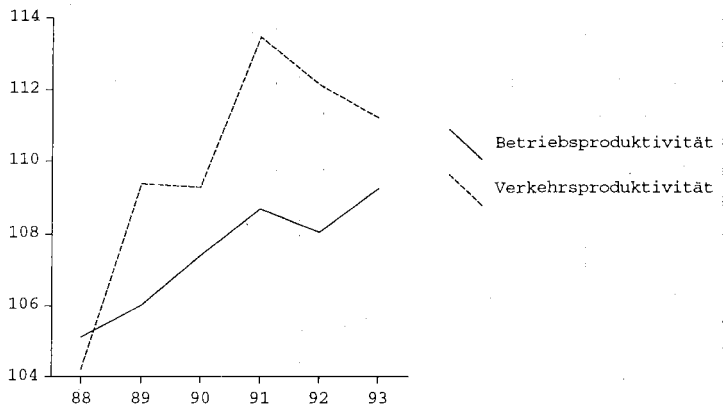
Ein starkes Wachstum erfolgt wiederum bei den Zinsen (150 Mio. Fr. oder 24%). Die starke Investitionstätigkeit der SBB bleibt nicht ohne Auswirkungen. Die Fremdmittelaufnahme (Neuerschuldung 1993 von 1980 Mio. Fr.) ist weiter zunehmend. Dies macht sich bei dem derzeit hohen Zinsniveau besonders bemerkbar. Die Aufwendungen für nicht aktivierbare Investitionen steigen gegenüber dem Voranschlag 1992 gar um 45,2 Prozent oder 61 Millionen Franken an. Wie bei den Zinsen ist auch dies direkter Ausfluss der intensiven Investitionstätigkeit. In diesem Zusammenhang ist die Feststellung wichtig, dass Investitionen im Umfang von 100 Millionen gesamthaft rund 12 Millionen Franken Folgekosten verursachen.

c. Kennzahlen

Die budgetierte Betriebsproduktivität (Zugkilometer pro Arbeitsstunde) nimmt nur leicht zu. Beim Personenverkehr werden zwar weniger Zugkilometer angeboten, die Verbesserung der Produktivität ist aber vor allem auf den geringeren Arbeitsaufwand zurückzuführen.

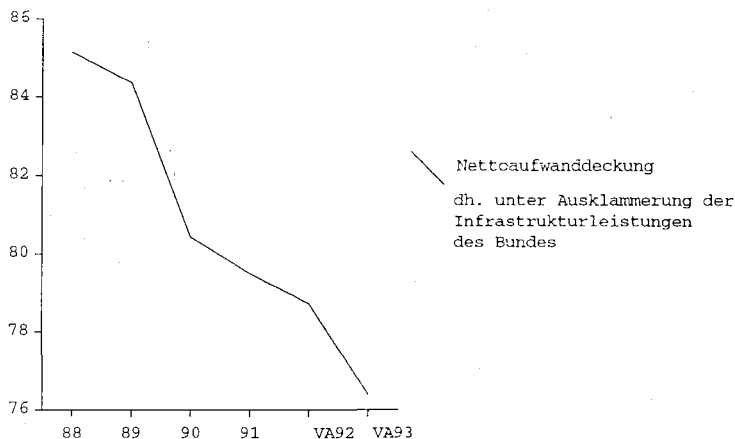
Die Verkehrsproduktivität (Personen- und Tonnenkilometer pro Arbeitsstunde) ist auch 1993 rückläufig. Bei den gegebenen konjunkturellen Rahmenbedingungen ist eine Trendumkehr (namentlich beim Güterverkehr) nicht zu erwarten.

Darstellung 3



Die Entwicklung des Netto-Aufwanddeckungsgrades (ohne Infrastrukturleistung Bund) verheisst nichts Gutes. Nachdem dieser im Voranschlag 1992 erstmals knapp unter 80 Prozent gefallen ist, beträgt er 1993 gemäss Voranschlag der SBB nur noch 76,4 Prozent.

Darstellung 4



131.3 Auswirkungen auf den Bundeshaushalt

Das Budget 1993 setzt den negativen finanziellen Trend der letzten Jahre uneingeschränkt fort. Stark wachsende Investitionsfolgekosten und parallel dazu nur beschränkt steigende Verkehrserträge sind dafür verantwortlich. Diese Entwicklung hat unausweichlich direkte Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Die Belastung des Bundes hat sich in den vergangenen Jahren denn auch regelmässig und bedeutend erhöht:

Bundesbelastung durch die SBB in Millionen Franken

Tabelle 2

1987	1988	1989	1990	1991	VA 1992*	VA 1993
1142	1356	1465	1703	1873	1990	2174

* Vorgabe Bundesrat (Zahlen SBB 92: 2038 Mio. Fr.)

1993 beträgt die Erhöhung 9,25 Prozent und liegt damit wiederum über dem prognostizierten BIP-Wachstum.

Wie im Vorjahr verlief die Budgetierung harzig. Die ursprünglichen Vorstellungen der SBB bezüglich der Bundesleistungen wichen zum Teil ganz erheblich von den Finanzplanzahlen des Bundes ab. Die SBB haben dargelegt, dass die Einhaltung dieses Wertes im regionalen Personenverkehr (1993: 700 Mio. Fr.) zu einem tiefgreifenden Leistungsabbau führen würde. Bei den Infrastrukturkosten besteht angesichts mehrheitlich fixer Kosten nur wenig Spielraum in bezug auf zusätzliche Einsparungen. Der Bundesrat vertritt indes die Meinung, dass auch die SBB ihren Teil zur Sanierung der Bundesfinanzen beitragen müssen.

132 Abgeltung

Der Leistungsauftrag 1987 sieht in diesem Bereich Direkteingriffe vor, die vom Bundesrat entsprechend den politischen Schwerpunkten wahrzunehmen sind. Die Entscheide zum vorliegenden Budget sind demzufolge auch von der angespannten Finanzlage des Bundes geprägt.

Für 1993 bestellt der Bund nurmehr für den regionalen Personenverkehr und für den Huckepackverkehr gemeinwirtschaftliche Leistungen. Der Bundesbeschluss über Tarifmassnahmen vom 1. Oktober 1986 dagegen läuft Ende 1992 aus.

132.1 Regionaler Personenverkehr

Das Regionalverkehrsangebot in der Schweiz ist bereits heute gut ausgebaut. Der Bundesrat sieht darüber hinaus vor, dieses gezielt weiter zu verbessern. Der Bund stellt den SBB wie auch den Privatbahnen deshalb jährlich erhebliche Mittel zur Verfügung. Dies kann er indes nicht uneingeschränkt, weshalb dem optimalen Einsatz dieser Gelder eine zunehmend wichtigere Bedeutung beigemessen werden muss. Im Vordergrund steht ein den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechendes Regionalverkehrsangebot. Ob dies auf der Schiene oder auf der Strasse erfolgt, ist vor diesem Hintergrund sekundär.

Es ist daran zu erinnern, dass der Regionalverkehr der SBB gesamthaft höchst unwirtschaftlich ist. Der Vollkostendeckungsgrad beträgt im Durchschnitt rund 23 Prozent. Von sämtlichen Regionalverkehrslinien vermögen lediglich deren elf ihre Grenzkosten (nicht Vollkosten) zu decken. Die Grenzkosten umfassen nur die direkt leistungsbezogenen Kosten für Fahrpersonal, Energie, Unterhalt an Fahrzeugen und Infrastruktur. Die ganzen Fixkosten sind darin nicht enthalten. Es ist naheliegend, dass kaum benutzte Regionalzugsangebote in Zukunft nicht mehr in der heutigen Form erbracht werden können. Das Beispiel der Betriebsumstellung der Strecke Solothurn - Herzogenbuchsee von der Schiene auf die Strasse zeigt, dass zu geringeren Kosten ein für die Benutzer besseres Angebot möglich ist.

Der Bundesrat ist bereit, die Abgeltung für den Regionalverkehr im kommenden Jahr auf 725 Millionen Franken anzuheben (1992 670 Mio. Fr.). Die SBB werden aber aufgefordert, das Angebot in diesem Bereich weiter zu optimieren und den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen.

132.2 Huckepackverkehr

Der vom Bundesrat geförderte Huckepackverkehr umfasst den begleiteten kombinierten Verkehr (Rollende Landstrasse RLS) und den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV). Während der Erstere ernsthafte verkehrswirtschaftliche Fragen aufwirft, aber aus übergeordneten Gründen durch den Bund unterstützt werden muss, gehört dem UKV in verschiedener Beziehung die Zukunft.

Während in den letzten Jahren hohe Zuwachsraten verzeichnet wurden, rechnen die SBB 1993 angesichts der gegenwärtigen Konjunkturlage mit einem bescheidenen Anstieg der transportierten Sendungen. Gegenüber dem laufenden Jahr wird unter erschwerten konjunkturellen Verhältnissen dennoch eine Steigerung von 1,9 Prozent auf gesamthaft 192'000 Sendungen erwartet. Die Wirtschaftslage erschwert die Durchsetzung höherer Tarife.

Durch den gesamten Huckepackverkehr entstehen durch den Bund zu übernehmende ungedeckte Kosten von 50 Millionen Franken. Hinzu kommen 49 Millionen Franken Kapitalfolgekosten aus dem Projekt Huckepackkorridor (Uebergangslösung), wovon 25 Millionen auf feste Anlagen und 24 Millionen Franken auf Fahrzeuge entfallen (gemäss Bundesratsbeschluss vom 25. Okt. 1989 zum Huckepackkorridor).

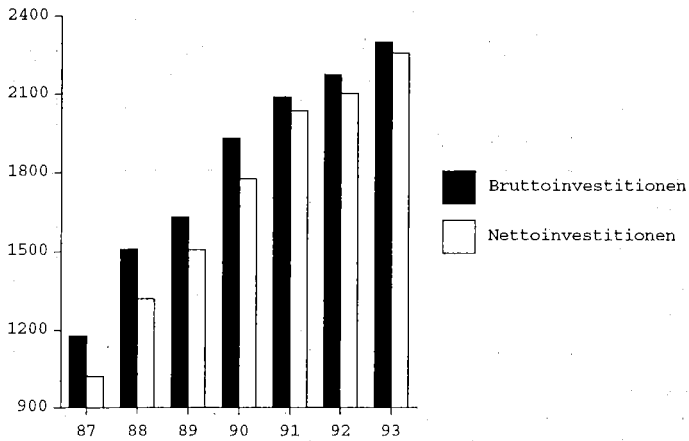
Obwohl der Bund in seinen Planzahlen von tieferen finanziellen Leistungen ausging, sieht er von einem allfälligen Leistungsabbau ab. Im Zusammenhang mit der Bereitstellung des Huckepackkorridors und der geplanten NEAT würde ein solcher im europäischen Raum kaum verstanden. Die Abgeltung des Bundes erhöht sich gegenüber 1992 um 11 Millionen Franken auf 99 Millionen Franken.

133 Investitionen

Die SBB haben in den vergangenen Jahren bedeutende Mittel investiert. Die Konsequenzen in Form massiver Investitionsfolgekosten machen sich heute in der Unternehmungserfolgsrechnung deutlich bemerkbar. Weitere, umfangreiche Investitionsvorhaben sind im Gang oder stehen bevor. Die Zeichen der Zeit verlangen im Investitionsbereich grundsätzlich eine gewisse Zurückhaltung. Dennoch muss langfristig eine kontinuierliche Investitionspolitik gewährleistet sein.

Dieser Tatsache Rechnung tragend, müssen die SBB klare Prioritäten setzen. Die verfügbaren Mittel sind primär dort einzusetzen, wo kurzfristig in der Regel ein gewisser *return on investment* erwartet werden kann, so unter anderem auch für Rationalisierungen. Daneben sind selbstredend die absolut erforderlichen Sicherheitsinvestitionen zu realisieren. Voraussetzung für alle Investitionen ist jedoch ein hohes Kostenbewusstsein bei Planung und Verwirklichung. Diese Forderung kann nicht genug hervorgehoben werden, geht es doch darum, sich bei Investitionen auf das effektiv Erforderliche zu beschränken.

Investitionen SBB 1987 - 1993



Die SBB sehen in ihrem Voranschlag Bruttoinvestitionen von 2376 Millionen Franken vor. Darin enthalten sind Investitionen unter dem Titel *Energie 2000* im Umfang von 17,8 Millionen Franken. Hierunter fallen Heizzentralen, energietechnische Gebäudesanierungen und weitere bauliche Massnahmen. Der Bundesrat vertritt die Ansicht, dass diese Investitionen im Rahmen des ordentlichen Investitionsplafonds zu finanzieren sind. Eine spezielle Rubrik lehnt er ab. Die SBB verfügen aber mit 2358 Millionen Franken oder 8,4 Prozent mehr als im laufenden Jahr immer noch über erhebliche Investitionsmittel.

Im einzelnen können die Investitionen wie folgt aufgegliedert werden:

Tabelle 3

	Rechnung 1991	Voranschlag 1992	Voranschlag 1993	Differenz zu Rechnung 1991	zu Voranschlag 1992
	in Mio. Fr.			in Prozent	
Bruttoinvestitionen	2088,5	2174,7	2358,2	12,9	8,4
Beiträge Dritter	52,9	72,6	58,8	11,2	-19,0
Nettoinvestitionen zu Lasten der SBB	2035,6	2102,1	2299,4	13,0	9,4
davon					
- ord. Investitionen	1567,5	1576,0	1574,0	0,4	-0,1
- Bahn 2000 1)	92,7	98,0	182,3	96,7	86,0
- Huckepackkorridor	267,8	244,7	379,3	41,6	55,0
- Verschiedenes 2)	107,6	183,4	163,8	52,2	-10,7

1) Bezogen auf den Verpflichtungskredit von 5,4 Mrd. Fr.

2) Umfassend insbes. Liegenschaftserwerb (Zuordnung offen),
kommerzielle Nutzung

Wie im Vorjahr wird der Plafonds von nominal 1550 Millionen Franken infolge der Erstellung der neuen Depotanlage in Basel geringfügig überschritten. Die dafür benötigten Mittel werden durch die Landabtretung an die PTT in gleicher Grössenordnung in die Unternehmungserfolgsrechnung zurückfliessen. Für die Grossprojekte BAHN 2000 und Huckepackkorridor fällt gegenüber 1992 aufgrund des Baufortschrittes wieder ein grösseres Investitionsvolumen an.

14 Mittelfristplan 1994 - 1998

141 Unternehmungsergebnis

141.1 Übersicht

Es bestätigt sich, dass die Aussagekraft des Mittelfristplanes nur sehr beschränkt ist. Gegenüber der letztjährigen Ausgabe sind erneut bedeutende Abweichungen festzustellen. Die finanziellen Perspektiven haben sich massiv verschlechtert. Im Vorjahr konnte noch davon ausgegangen werden, dass 1992 der prognostizierte Fehlbetrag von 107 Millionen Franken einen Ausreisser gegen oben darstellt. Die aktuellen Aussichten zeigen das Gegenteil.

Die wichtigsten Kennziffern des Mittelfristplanes 1994-1998 präsentieren sich wenig erfreulich:

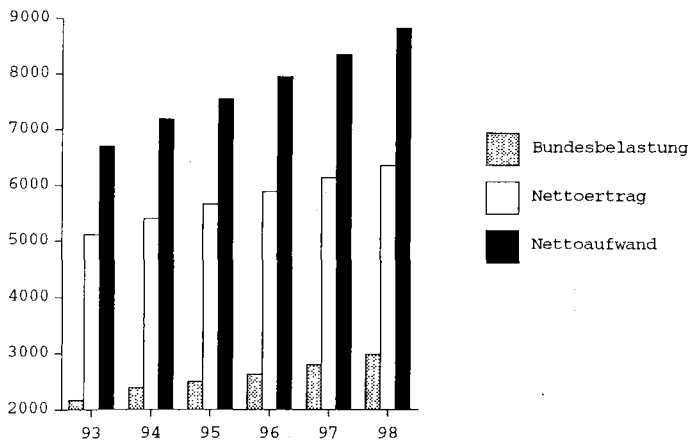
a. in Prozenten bzw. in Millionen Franken (Grundlage Mittelfristplan SBB)

Tabelle 4

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Nettoaufwanddeckungsgrad mit Zinsen BAHN 2000	76,4	75,2	74,3	74,0	73,5	72,0
Nettoaufwanddeckungsgrad ohne Zinsen BAHN 2000	76,8	75,8	75,1	75,2	75,2	74,3
Fehlbetrag	234	281	271	315	310	410

b. in absoluten Zahlen (Mio. Fr.)

Darstellung 6



141.2 Beurteilung

Die Mittelfristplanzahlen der SBB weichen erheblich von den jeweiligen Finanzplanzahlen des Bundes ab. Diese haben zwar restriktiven Charakter, entsprechen aber grundsätzlich einer von den SBB einzuhaltenden Vorgabe. Ein weiteres Auseinanderklaffen, wie es sich abzeichnet, ist allerdings kaum mehr akzeptabel. Die SBB und damit der öffentliche Verkehr kommen nicht umhin, ebenfalls einen Beitrag zur Gesundung der Bundesfinanzen zu leisten. Bisherige und neue Angebote müssen noch vermehrt auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht werden. Ein weiterer Ausbau ist nunmehr kontrolliert und vor allem gezielt möglich.

Die SBB wurden im Rahmen der Behandlung des Voranschlages 1992 aufgefordert, darzulegen, mit welchen Massnahmen sie die finanziellen Vorgaben des Bundes in Zukunft einhalten könnten. Denkbare Lösungsansätze werden von der *Groupe de réflexion* zurzeit geprüft und analysiert.

Noch ausstehend ist die angesichts der völlig ungenügenden Kostendeckungsgrade als dringend erachtete Realisierungsplanung des Konzeptes CARGO 2000. Diesem machen insbesondere erhebliche Kostenprobleme zu schaffen. Die Strategie für den Güterverkehr liegt zwar vor; erst die detaillierte Realisierungsplanung ermöglicht konkrete Angaben zu den finanziellen Konsequenzen. Der Mittelfristplan 1994-1998 berücksichtigt die potentiellen Ergebnisverbesserungen noch nicht. Der Bundesrat erwartet das mit all seinen Konsequenzen dargelegte Detailkonzept CARGO 2000 noch in diesem Jahr zur allfälligen Genehmigung.

141.3 Fazit

Die Aussichten haben sich weiter verschlechtert. Die Einsicht, dass eine wesentliche finanzielle Besserung aufgrund der heutigen Gegebenheiten nicht mehr möglich ist, dürfte inzwischen allgemein gereift sein. Bis über die definitive Zukunft der SBB Klarheit herrscht, geht es darum, namentlich mit dem Abbau schlecht genutzter Angebote die zunehmende Belastung des Bundes zu bremsen.

142 Abgeltung

Was für die allgemeine finanzielle Entwicklung gilt, trifft auch auf die Abgeltungsbereiche zu. Die Planzahlen des Bundes sind tiefer angesetzt als jene der SBB im Mittelfristplan.

Es ist die unternehmerische Pflicht der SBB aufzuzeigen, welche Massnahmen zur Beseitigung dieser Differenzen nötig sind. Je nach Ergebnis sind daraus die politischen Schlüsse zu ziehen, sei es in Richtung der nötigen Korrekturen, sei es durch die Bereitstellung zusätzlicher Mittel.

142.1 Regionaler Personenverkehr

Die Revision des Eisenbahngesetzes strebt eine Harmonisierung der Finanzierung des Regionalverkehrs an. Ein entsprechendes Vernehmlassungsverfahren wurde durchgeführt und ausgewertet. In der nächsten Zeit soll mittels intensiven Verhandlungen mit den Kantonen, die sich inskünftig an den Regionalverkehrskosten der SBB beteiligen sollten, versucht werden, sie für die Revision zu gewinnen. Dann würden sich die Bundesleistungen reduzieren. Die Botschaft zur Revision des Eisenbahngesetzes wird in der ersten Hälfte 1993 durch den Bundesrat verabschiedet. Kann die Harmonisierung bis anfangs 1994 nicht umgesetzt werden, müssen die Bundesbeiträge gemäss dem vom Parlament verabschiedeten Sanierungsprogramm des Bundes ab 1994 linear gekürzt werden.

Die Zahlen der SBB im Mittelfristplan basieren dagegen auf der heutigen Ausgangslage: der Bund übernimmt auch in Zukunft die vollen Kosten für ein Angebot, das grundsätzlich der aktuellen Situation gemäss Leistungsauftrag 1987 entspricht.

142.2 Huckepackverkehr

Beim Huckepackverkehr sind zwischen den Zahlen des Bundes und jenen der SBB jährliche Differenzen von rund 20 Millionen Franken zu verzeichnen. Die tatsächliche Entwicklung wird sich jedoch nach den transitpolitischen Notwendigkeiten richten. Im Vordergrund steht weiterhin die Förderung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs, wobei dessen Kostendeckung aber verbessert werden muss. Dies muss primär durch Senkung der Kosten, aber auch durch höhere Tarifanteile erreicht werden.

143 Investitionen

143.1 Allgemeines

Das wichtigste Element des Mittelfristplanes ist für den Bundesrat der Investitionsplan. Mit der Festlegung der Investitionen wird ein grosser Teil des künftigen Aufwandes der SBB langfristig fixiert.

Das Bundesamt für Verkehr und die Eidgenössische Finanzverwaltung haben in Zusammenarbeit mit den SBB die Instrumente zur leistungsauftragskonformen Steuerung der Investitionspolitik der SBB verfeinert. Wichtigste Steuerungsgrösse ist der Investitionsplafonds.

143.2 Investitionsplafonds

Der Bundesrat beschloss diesen bereits 1988. Vorerst für 1990 auf real 1500 Millionen Franken angesetzt, legte er den Plafonds ab 1991 auf 1550 Millionen nominal fest. Dies liess sich insofern rechtfertigen, als eine ganze Reihe von Konzeptionen und Projekten ausserhalb des Plafonds liegen (BAHN 2000, Huckepackkorridor und absolut rentable

Investitionen, vorwiegend in kommerzielle Nutzungen). Es zeigt sich allerdings, dass der Plafonds demnächst heraufgesetzt werden muss.

Das von den SBB 1993 vorgesehene gesamte Investitionsvolumen von 2376 Millionen Franken wird vom Bundesrat mit Ausnahme der Investitionen für Energie 2000 (Ziff. 133) grundsätzlich akzeptiert. Für die folgenden Jahre machen die SBB indes einen deutlich höheren Investitionsbedarf geltend. Insbesondere weisen die SBB darauf hin, dass die Finanzierung von weiteren Investitionen in den nächsten Jahren im Umfang von rund 3 Milliarden Franken noch zu regeln ist.

Aufgrund der Plafonierung der ordentlichen Investitionen sehen sich die SBB veranlasst, für ausgewählte Investitionsgruppen gesonderte Konzepte zu erstellen, die ausserhalb des Plafonds realisiert werden sollen. Dies führt jedoch dazu, dass der eigentliche Zweck der Plafonierung unterlaufen wird.

Die Erarbeitung entsprechender Investitionskonzepte wird vom Bundesrat begrüsst. Die SBB müssen darlegen, dass ihre Investitionspolitik gezielt erfolgt und mit der generellen Unternehmungsstrategie kompatibel ist. Diese Konzepte sind dem EVED und dem EFD vorzulegen. Die Finanzierung und Umsetzung hat nach Möglichkeit im Rahmen des ordentlichen Plafonds zu erfolgen. Dieser soll dafür mit Rücksicht auf die Bundesfinanzlage periodisch entsprechend angepasst werden. Eine Erhöhung ist nach Meinung des Bundesrates ab 1994 angebracht. Der Plafonds soll um nominal 100 Millionen auf 1650 Millionen Franken angehoben werden.

Der Bundesrat hat sich bislang gegen eine Erhöhung ausgesprochen, weil er eine klare Prioritätenordnung erwartete und damit sicherstellen wollte, dass die SBB nur die absolut erforderlichen Investitionen vornehmen. Angesichts der, die Rechnung belastenden hohen Folgekosten ist grundsätzlich nach wie vor Zurückhaltung angezeigt. Immerhin ist davon auszugehen, dass das allgemeine Zinsniveau auf die Dauer eher wieder rückläufig sein wird und damit eine gewisse Entspannung eintritt. Inzwischen ist jedoch in Rechnung zu stellen, dass die Teuerung den Plafonds real erheblich reduzierte und die SBB ohne Erhöhung alsbald nur noch beschränkt in der Lage sind, Investitionen in die Substanzerhaltung zu tätigen. Damit können aber weder dringliche Investitionen in die Sicherheit (mechanische Stellwerke im Durchschnitt über 80-jährig), für Rationalisierungen (Steigerung Wirtschaftlichkeit), für Fahrzeuge BAHN 2000 oder für den Umwelt- und Lärmschutz bestehender Anlagen vorgenommen werden. Die vorgesehene Erhöhung reicht bei weitem nicht aus, um alle Bedürfnisse abzudecken. Immerhin können damit aber die dringlichsten Investitionen getätigt und die heutige Substanz (Infrastruktur und Rollmaterial) des Unternehmens erhalten werden. Die SBB haben prioritär darauf zu achten, dass diese Mittel nur für Projekte eingesetzt werden, die auch mit Blick in die Zukunft von Bedeutung sind.

15 Grossprojekte

151 BAHN 2000

Die Realisierung des Projektes kommt weiterhin nur zögernd voran. Dies ist zweifellos unbefriedigend. Als Konsequenz daraus stärken die SBB ihre Projektorganisation um die Abläufe, soweit sie ihrem Einfluss unterstehen, zu beschleunigen. Die Inbetriebnahme der eigentlichen Schlüsselprojekte von BAHN 2000 ist im Zeitraum zwischen 1995 und 2004 vorgesehen.

In bezug auf die effektive Anzahl der verschiedenen Teilprojekte ergibt sich folgendes Bild:

Projektphase	Anzahl Projekte (Stand Frühjahr)			
	1989	1990	1991	1992
in Betrieb	0	2	2	3
in Ausführung	4	3	5	4
im PGV	4	5	7	10
Planung vor PG	28	30	29	34
Studien	22	18	18	22
Total	58	58	61	73

Anlässlich der Planung von BAHN 2000 wurde davon ausgegangen, dass die SBB mit den neuen Angeboten im Jahr 2000 im besten Fall rund 14 Milliarden Personenkilometer bewältigen würden. Ohne Ausbau wurde mit 11-12 Milliarden Personenkilometer jährlich gerechnet. Dank gezielter Massnahmen sind die SBB jedoch bereits heute in der Lage, diese Menge zu transportieren. In dieser Hinsicht sind die SBB auf gutem Wege, die Ziele von BAHN 2000 zu erfüllen. Dagegen haben sich die Kosten leider unerfreulich entwickelt. Die SBB und das EVED sind deshalb gegenwärtig daran, das Projekt auf mögliche Kosteneinsparungen hin zu überprüfen und entsprechende Vorschläge (beinhaltend Alternativen zum ursprünglichen Projekt unter Aufrechterhaltung der ursprünglichen Ziele von BAHN 2000) zu unterbreiten. Gestützt darauf wird der Bundesrat das Gesamtprojekt neu beurteilen.

152 Huckepackkorridor

Die Inbetriebnahme des Huckepackkorridors erfolgt termingerecht 1994. Durch eine gewisse Verzögerung bei den Plangenehmigungsverfahren sind allerdings in der Fertigstellungsphase noch einzelne qualitative Einbussen im Betriebsablauf möglich.

Der Kostenrahmen kann eingehalten werden. Es zeichnet sich ab, dass der Verpflichtungskredit gar unterschritten werden kann. Für 97 Prozent aller Projekte liegt heute zumindest ein Bauprojekt vor, wobei total 63 Prozent mindestens in Bauausführung sind. Negative Kostenüberraschungen können damit weitgehend ausgeschlossen werden.

Nach erfolgreicher Volksabstimmung sollen 1993 die geologischen Abklärungen und die Projektierungsarbeiten, namentlich am Lötschberg, intensiviert werden, so dass 1993 mit den Sondierstollen am Gotthard und Lötschberg begonnen werden kann. Zudem werden die Projekte unter Festlegung der Verantwortlichkeiten offiziell den Bahnen übertragen. In diesem Zusammenhang müssen die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen mit den SBB und der BLS abgeschlossen und die verschiedenen zugehörigen Verordnungen (Zuständigkeiten, Plangenehmigung, Sonderrechnung) in Kraft gesetzt werden.

2 Besonderer Teil

21 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Entgegen den Vorjahren entfallen 1993 neben der Infrastrukturleistung und der Abgeltung weitere Leistungen zugunsten der SBB. Die Tarifierleichterung und die Abgeltung für den Autoverlad am Simplon laufen 1992 aus. Der Voranschlag der Finanzrechnung und die Perspektiven des Bundes sehen Ausgaben gemäss nachstehender Tabelle vor. Darin sind die vom Bundesrat im Sanierungsprogramm enthaltenen Kürzungen miteingeschlossen.

Tabelle 6

Abgeltung und Finanzhilfen des Bundes (ohne Investitionsbeiträge) an die SBB
(aus der Sicht des Bundes und unter Berücksichtigung der Sparaufträge)

Finanzielle Leistungen des Bundes	Rechnung	Voranschlag			Finanzplan	
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
in Millionen Franken						
ordentliche SBB-Gesetzgebung:						
regionaler Personenverkehr 1)	600	670	725	655	610	628
Huckepackverkehr 2)3)	50	88	99	105	100	105
Infrastrukturleistung 4)	1052	1145	1215	1350	1459	1553
andere Bundesbeschlüsse:						
Tarifierleichterung	39	17				
Autoverlad Simplon 3)	1	1				
Total	1742	1921	2039	2110	2169	2286

1) Unter Berücksichtigung der Sanierungsmassnahmen Bund

2) Übergangslösung Huckepack inbegriffen

3) Finanzierung über zweckgebundene Treibstoffzölle

4) Deckung der Infrastruktur aus dem Vorjahr

Der Bund gilt den SBB die gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den Regional- und den Huckepackverkehr 1993 ab. Die Infrastrukturleistung des Bundes wird dagegen um ein Jahr zeitverschoben ausbezahlt. Die für 1993 vorgesehene Summe von 1350 Millionen Franken wirkt sich somit erst im Jahr 1994 auf den Bundeshaushalt aus. Für den 1993 budgetierten Fehlbetrag von 234 Millionen Franken bildet der Bund 1994 vorsorglich eine Rückstellung.

22 Rechtliches

221 Artikel 1

Nach Artikel 7 Buchstabe d bis des SBB-Gesetzes 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 unterbreitet der Bundesrat den eidgenössischen Räten den Infrastrukturbeitrag der SBB für jeweils drei Jahre. Im Vorjahr wurde beschlossen, angesichts der grossen finanziellen Schwierigkeiten der SBB für die Jahre 1992 - 1994 vorläufig auf einen Infrastrukturbeitrag zu verzichten. Die Situation hat sich inzwischen weiter akzentuiert, weshalb die SBB 1993 nicht in der Lage sind, einen Infrastrukturbeitrag zu leisten.

222 Artikel 2

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

Die Massnahmen für Energie 2000 sollen im Rahmen des ordentlichen Plafonds realisiert werden, weshalb der Voranschlag der Investitionsrechnung gekürzt wird. Die veranschlagte Summe von 2299,4 Millionen Franken zu Lasten der SBB umfasst den Investitionsplafonds, den der Bundesrat 1991 auf 1550 Millionen Franken festlegte. Die zusätzlichen 749,4 Millionen Franken sind bestimmt für das Depot Basel (24 Mio. Fr.) sowie für die bewilligten Investitionen ausserhalb des Plafonds (BAHN 2000 182,3 Mio. Fr., Huckepackkorridor 379,3 Mio. Fr., und weitere Investitionen, besonders Landerwerb und kommerzielle Nutzung: 163,8 Mio. Fr.)

Der Bundesrat hat die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen auf 824 Millionen Franken festgelegt (725 Mio. Fr. regionaler Personenverkehr; 99 Mio. Fr. Huckepackverkehr).

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

223 Artikel 3

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

1. Unternehmungserfolgsrechnung

	R 1991	VA 1) 1992	R 2) 1992	VA 1993	Diff. zu R 1991	VA 1992
	in Millionen Franken			in Prozent		
Verkehrsertrag	3530,4	3844,0	3708,0	3925,3	11,2	2,1
- Personenverkehr	1571,8	1661,0	1640,0	1700,9	8,2	2,4
- Güterverkehr	1308,6	1425,0	1310,0	1400,4	7,0	-1,7
- Abgeltung gemein- wirtschaftlicher Leistungen	650,0	758,0	758,0	824,0	26,8	8,7
Nebenertrag	659,6	663,8	675,0	713,8	8,2	7,5
Eigenleistungen für Investitionsrechnung	267,0	320,0	310,0	315,0	18,0	-1,6
Leistungen für Lageraufträge	63,7	85,0	75,0	72,0	13,0	-15,3
Leistungen für die Infrastrukturerefolgs- rechnung	1227,8	1241,0	1251,0	1350,0	10,0	8,8
Entnahme Rückstellung	56,7	7,5	-	-	-100,0	.
übriger Ertrag	76,8	68,0	151,0	90,5	17,8	33,1
Total Ertrag	5882,0	6229,3	6170,0	6466,6	9,9	3,8
Personalaufwand	3277,7	3589,1	3589,0	3651,6	11,4	1,7
Sachaufwand	1205,1	1306,4	1280,0	1387,8	15,2	6,2
Abschreibungen	640,3	673,3	673,0	676,0	5,6	0,4
Zinsen	556,6	623,5	669,0	773,1	38,9	24,0
Nicht aktivierbare Investitionsaufwend.	173,1	135,0	160,0	196,0	13,2	45,2
Infrastrukturbeitrag	45,0	-	-	-	-100,0	.
übriger Aufwand	12,8	9,0	9,0	16,1	25,8	78,9
Total Aufwand	5910,6	6336,3	6380,0	6700,6	13,4	5,7
Ertragsüberschuss	-	-	-	-	.	.
Fehlbetrag	28,6	107,0	210,0	234,0	.	.

1) ohne Berücksichtigung Vorgabe BR

2) mutmassliches Ergebnis

2. Infrastrukturerfolgsrechnung

	R	VA 1)	VA	Diff. zu R	VA
	1991	1992	1993	1991	1992
	in Millionen Franken		in Prozent		
Abschreibungen	313,4	328,0	307,0	-2,0	-6,4
Zinsen ordentlicher	322,9	355,0	442,0	36,9	20,8
Unterhalt	466,0	492,0	514,0	10,3	4,5
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	125,5	110,0	149,0	18,7	35,5
Reduktion Doppel- belastung Huckepack	-	-55,0	-62,0	-	-
Total Aufwand	1227,8	1241,0	1350,0	10,0	8,8
Infrastruktur- beitrag SBB	45,0	0,0	0,0	-100,0	.
Infrastruktur- leistung Bund (Saldo)	1182,8	1241,0	1350,0	14,1	8,8
Total Ertrag	1227,8	1241,0	1350,0	10,0	8,8
1) ohne Berücksichtigung der Vorgabe BR					

3. Investitionsrechnung

(vgl. Ziff. 133, Tab. 2)

1. Die Ergebnisse der Investitionsrechnung beeinflussen die Unternehmenserfolgsrechnung nur indirekt. Sie liefert lediglich die Grunddaten für die jährlichen Folgekosten der Investitionen (Zinsen und Abschreibungen).
2. Nach dem Leistungsauftrag 1987 trägt der Bund die Aufwendungen für die Infrastruktur (Zinsen, Abschreibungen, Unterhalt). Die SBB haben sich mit dem sogenannten Infrastrukturbeitrag an diesen Aufwendungen zu beteiligen.

Da die SBB die gesamten Anlagen abschreiben und unterhalten, sowie die für die Investitionen notwendigen Fremdmittel aufnehmen und verzinsen, fällt der gesamte Aufwand vorerst in ihrer Unternehmenserfolgsrechnung an (1). Der Anteil der Abschreibungen, Zinsen und des Unterhalts für die Infrastruktur werden in einem zweiten Schritt der Infrastrukturerfolgsrechnung (2) belastet. Gleichzeitig wird dieser Betrag auf der Ertragsseite der Unternehmenserfolgsrechnung (3) gutgeschrieben.

Der Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird alle drei Jahre mit dem Voranschlag festgelegt. Der Infrastrukturbeitrag bedeutet für die SBB und somit für ihre Unternehmenserfolgsrechnung einen Aufwand (4), für die Infrastrukturerfolgsrechnung dagegen einen Ertrag (5). Die Infrastrukturleistung des Bundes (6) ist die Saldogrösse zwischen dem Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung und dem Beitrag der SBB.

Darstellung des Leistungsauftrages 1987 am Beispiel der Voranschlagswerte 1993

Unternehmungserfolgsrechnung

Aufwand 1)	(6700,6)
Personalaufwand	An- teile (1350,0)
Sachaufwand	
Abschreibungen	
Zinsen	
Grossunterhalt	
Uebrigter Aufwand	
Infrastrukturbeitrag 4)	(0)
Ertragsüberschuss	

Ertrag	(6466,6)
Personen-/Güterverkehr	
Abgeltung	
Nebenertrag	
Eigenleistungen (Investitionsrechnung, Lager)	
Uebrigter Ertrag	
Leistungen für die Infrastrukturerfolgsrechnung 3)	(1350,0)
Fehlbetrag	(234)

Infrastrukturerfolgsrechnung

Aufwand 2)	(1350,0)
Abschreibungen	
Zinsen	
Ord. und Grossunterhalt aus Investitionsaufträgen	

Ertrag	
Infrastrukturbeitrag SBB (0) 5)	
Infrastrukturleistungen Bund 6)	(Saldo: 1350,0)

Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1993

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen vom 16. September 1992
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 21. Oktober 1992¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

Auf die Erhebung eines Infrastrukturbeitrages der SBB an die Infrastrukturaufwendungen wird 1993 verzichtet.

Art. 2

¹ Der Voranschlag der Investitionsrechnung im Betrag von 2376 Millionen Franken wird auf 2358,2 Millionen Franken reduziert. Nach Abzug der Beiträge Dritter von 58,8 Millionen Franken gehen 2299,4 Millionen Franken zu Lasten der SBB.

² Der Voranschlag der Unternehmungserfolgsrechnung, der bei einem Aufwand von 6700,6 Millionen Franken und einem Ertrag von 6466,6 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 234 Millionen Franken abschliesst, wird genehmigt.

³ Der Voranschlag des Personalbestandes von 38 163 Personen wird genehmigt.

Art. 3

Vom Mittelfristplan 1994–1998 der Schweizerischen Bundesbahnen wird Kenntnis genommen.

Art. 4

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

5717

¹⁾ BBl 1992 VI 369

Botschaft zum Voranschlag 1993 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 21. Oktober 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.076
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.11.1992
Date	
Data	
Seite	369-394
Page	
Pagina	
Ref. No	10 052 432

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.