

**Botschaft
zum Voranschlag 1983 der Schweizerischen Bundesbahnen**

vom 3. November 1982

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

Wir unterbreiten Ihnen eine Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1983 mit dem Antrag auf Genehmigung.

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

3. November 1982

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Honegger
Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Der Voranschlag 1983 der Schweizerischen Bundesbahnen sieht bei einem Aufwand von 3757,6 Millionen Franken und einem Ertrag von 3365,0 Millionen Franken einen Aufwandüberschuss von 392,6 Millionen Franken vor. Unter Berücksichtigung der im Leistungsauftrag enthaltenen finanziellen Massnahmen erhöht sich der zu erwartende Fehlbetrag gegenüber dem Voranschlag 1982 um 90,7 Millionen Franken. Im Reiseverkehr wird eine geringe mengenmässige Zunahme erwartet. Im Güterverkehr ist mit einem weiteren Absinken der Transportmenge infolge der ungünstigen Konjunkturlage und der Umfahungs- und Strassenkonkurrenz zu rechnen. Aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit kann diese Entwicklung nur teilweise durch Preisanpassungen aufgefangen werden.

Das Investitionsvolumen für Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge ist auf 825 Millionen Franken veranschlagt. Dieser Betrag liegt vor allem teuerungsbedingt um 80 Millionen Franken über dem Voranschlag des laufenden Jahres.

Der gemäss Leistungsauftrag von den SBB erstmals vorgelegte Finanz- und Investitionsplan 1984/85 rechnet mit Bruttoinvestitionen von 850 Millionen Franken bzw. 900 Millionen Franken. Die auf verschiedenen Prognose- und Planwerten basierende Erfolgsrechnung weist einen Aufwandüberschuss von 465 Millionen Franken 1984 und 477 Millionen Franken 1985 auf.

Angesichts dieser Lage kommt weiteren unternehmerischen Massnahmen zur Ergebnisverbesserung höchste Priorität zu. Ohne die von der GVK empfohlene Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Strasse wird jedoch ein Rechnungsausgleich nicht mehr möglich sein.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat dem Bundesrat am 4. Oktober 1982 den Voranschlag 1983 und erstmals den gestützt auf Artikel 8 Absatz 2 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1982 (AS 1982 310) vorzulegenden Finanz- und Investitionsplan 1984/85 unterbreitet. Wir berichten nachstehend über die Voranschläge der Bau-, der Betriebs- und der Gewinn- und Verlustrechnung. Dem Finanz- und Investitionsplan ist ein spezieller Abschnitt gewidmet. Dabei beschränken wir uns auf die Erläuterung der wichtigsten Daten. Für Einzelheiten verweisen wir auf den Bericht der SBB.

Der Voranschlag 1983 berücksichtigt erstmals die Auswirkungen des auf den 1. Januar 1982 in Kraft getretenen Leistungsauftrages. Zwecks Vergleichsmöglichkeit wurden die Rubriken Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, Starthilfe Huckepack sowie Kapitalkosten des Voranschlags 1982 angepasst:

12 Baurechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
	in Millionen Franken						
Anlagen und Einrichtungen	597,1	541,9	497,2	485,0	538,2	541,2	616,9
– Um- und Ausbau von Bahnanlagen	497,9	437,2	430,4	428,0	475,5	463,3	528,4
– Kraftwerke	74,1	73,4	38,4	38,0	40,6	53,2	56,4
– Werkstätten	16,5	16,8	19,6	9,4	9,8	10,0	12,6
– Mobilien	8,6	14,5	8,8	9,6	12,3	14,7	19,5
Fahrzeuge	220,3	140,2	154,6	165,3	187,7	199,8	198,1
Unvorhergesehenes	–	–	–	–	–	4,0	10,0
Total	817,4	682,1	651,8	650,3	725,9	745,0	825,0

Das vorgesehene Investitionsvolumen von 825 Millionen Franken übersteigt den Bauvoranschlag des laufenden Jahres um 80 Millionen Franken. Da die jährlichen Investitionen die Gesamtrechnung über Abschreibungen, Kapital- und Unterhaltskosten stark belasten, betreiben die SBB nach wie vor eine zurückhaltende Investitionspolitik. Die verfügbaren Mittel werden deshalb vorrangig für den notwendigen Anlagenersatz, die laufende Verbesserung der Sicherheit sowie die Weiterführung begonnener Bauten und Anschaffungen eingesetzt.

Für 51 neue Vorhaben mit einem Volumen von 358,7 Millionen Franken werden 79 Millionen Franken oder knapp 10 Prozent der Bauaufwendungen beansprucht. Sie liegen auch bei Anwendung eines strengen Auslesemassstabes im längerfristigen unternehmerischen Interesse.

Rund drei Viertel der Budgetsumme entfallen auf Anlagen und Einrichtungen. Gegenüber dem Voranschlag 1982 steigt der für den Um- und Ausbau von Bahnanlagen geplante Investitionsbetrag um 65,1 Millionen Franken. Die grösste Zunahme verzeichnet die Gruppe «Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen» mit 29,7 Millionen Franken. Die für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden vorgesehenen Mittel erhöhen sich um 18,6 Millionen Franken. Für den Ausbau von Linien und von Anlagen auf offener Strecke ist ein Mehrbetrag von 13,9 Millionen Franken veranschlagt. Auch in die Erneuerung von Gleisen und Weichen soll 2,9 Millionen Franken mehr investiert werden.

Beim Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen betreffen die wichtigsten Vorhaben die Flughafenlinie Genf sowie Verbindungslinien und Doppelspurausbauten in Sargans und im Raum Zürich. Der für Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden vorgesehene Betrag dient vorwiegend der Weiterführung begonnener Bauten. Die wichtigsten Vorhaben betreffen die Bahnhöfe Genf, Chiasso, Luzern, Rapperswil, Wetzikon, Zürich und das Ausbildungszentrum «Löwenberg» in Murten. Für die Aufhebung von Bahnübergängen im Rahmen des langfristigen Programms sieht das Budget 22,2 Millionen Franken vor. Geplant ist ferner die Erneuerung von 160,7 km Gleise (Vorjahr 162,5 km) und 549 Weichen (Vorjahr 556) im Betrag von 93,4 Millionen Franken.

Im Bereich der Kraftwerke sind 9,6 Millionen Franken für Kraftwerke und Umformeranlagen, 26,5 Millionen Franken für Übertragungsleitungen und 20,3 Millionen Franken für Unterwerke vorgesehen. Der veranschlagte Betrag für die Werkstätten von 12,6 Millionen Franken ist für die Rationalisierung des Fahrzeugunterhalts im Rahmen des langfristigen Bauprogramms bestimmt. Die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten im Betrag von 19,5 Millionen Franken umfasst neben EDV-Anlagen, Strassenfahrzeugen für den Güterumschlag und übrigen Dienstfahrzeugen vor allem Schalterdruckgeräte und Billetautomaten. Für die Fahrzeugbeschaffung sind 1,7 Millionen Franken weniger erforderlich als im Budget 1982. Einem erhöhten Investitionsvolumen bei den Personen- und Gepäckwagen (+ 18,4 Mio. Fr.) stehen verminderte Investitionen bei den Triebfahrzeugen (- 8,2 Mio. Fr.), den Güter- und Dienstwagen (- 10,6 Mio. Fr.) und den Schiffen (- 1,3 Mio. Fr.) gegenüber. Von den für die Fahrzeugbeschaffung insgesamt veranschlagten 198,1 Millionen Franken entfallen 161,9 Millionen Franken auf laufende und 36,2 Millionen Franken auf neue Bestellungen. Die neuen Fahrzeugbestellungen lösen gesamthaft Aufwendungen von 190 Millionen Franken aus.

	Rechnung					Voranschlag	
	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ³⁾	1983 ³⁾
	in Millionen Franken						
Betriebsertrag	2308,8	2363,4	2444,2	2651,6	2661,3	3241,0	3336,0
- Verkehrsertrag	1828,7	1837,3	1902,8	2071,4	2072,8	2286,0	2350,0
- Reiseverkehr	842,2	863,0	868,2	942,5	966,6	1056,0	1128,0
- Güterverkehr	986,5	974,3	1034,6	1128,9	1106,2	1230,0	1222,0
- Nebenertrag	285,1	276,1	291,4	311,2	319,5	335,0	360,0
- Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen	195,0	250,0	250,0	269,0	269,0	610,0	618,0
- Starthilfe Huckepack ..	-	-	-	-	-	10,0	8,0
Betriebsaufwand	2298,0	2296,4	2336,0	2480,3	2624,0	2832,2	3002,8
- Personalaufwand ¹⁾	1715,6	1715,0	1751,5	1835,4	1956,2	2125,6	2238,1
- Sachaufwand ²⁾	582,4	581,4	584,5	644,9	667,8	706,6	764,7
Betriebsüberschuss	10,8	67,0	108,2	171,3	37,3	408,8	333,2

¹⁾ Ohne Aufwendungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind.

²⁾ Gemäss Richtlinien des Eidg. Personalamts sind ab 1979 die bisher im Personalaufwand enthaltenen Aufwendungen für die Unternehmerarbeiter (die in keinem direkten Anstellungsverhältnis zu den SBB stehenden Arbeitskräfte) im Sachaufwand verbucht. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, sind die Tabellenzahlen ab 1977 angepasst worden.

³⁾ Einschliesslich Anpassungen gemäss Leistungsauftrag an die SBB.

Bei einem Betriebsertrag von 3336,0 Millionen Franken und einem Betriebsaufwand von 3002,8 Millionen Franken budgetieren die SBB einen Betriebsüberschuss von 333,2 Millionen Franken. Gegenüber dem Voranschlag 1982 bedeutet dies eine Verschlechterung von 75,6 Millionen Franken. Dank der um 357 Millionen Franken erhöhten Abgeltung einschliesslich Starthilfe Huckepackverkehr steigt der Betriebsüberschuss im Vergleich zur Rechnung 1981 um 295,9 Millionen Franken. Nach wie vor weisen jedoch Betriebsertrag und -aufwand unterschiedliche Zuwachsraten auf. Während der veranschlagte Betriebsertrag unter Ausklammerung von Abgeltung und Starthilfe Huckepackverkehr gegenüber der Rechnung 1981 um 317,7 Millionen Franken oder 13,3 Prozent zunimmt, steigt der budgetierte Betriebsaufwand um 378,8 Millionen Franken und liegt damit um 14,4 Prozent über jenem des Jahres 1981.

Vom Betriebsaufwand entfallen rund 75 Prozent auf den Personalaufwand. Der Planung liegt ein Personalbestand von 39 481 Mitarbeitern zugrunde, 690 mehr als 1981. Die stärkste Personalzunahme erfahren der Zugförderungsdienst (376 Personen), der Stationsdienst (146 Personen) und der Zugbegleitdienst (128 Personen). Die vom Bundesrat beschlossene Arbeitszeitverkürzung erfordert gesamthaft einen Mehrbestand von 1300 Bediensteten. Im Budgetjahr sind unter diesem Titel 355 Lehrlinge und Fahrdienstanzwärter enthalten. Der übrige budgetierte Zuwachs ist auf verstärkte Rekrutierungen wegen bevorstehenden altersbedingten Personalabgängen zurückzuführen. Zudem wirken sich die mit der Einführung des neuen Reisezugkonzeptes verbundenen Angebotserweiterungen im Personalbestand erstmals voll aus. Der veranschlagte Rückgang bei

der Verwaltung und den zentralen Diensten um 70 Personen ist eine erste Auswirkung der Überprüfung der Organisation gemäss «Aktionsprogramm 1982-1984».

Die Erhöhung des Personalbestandes ist mit einer Mehrbelastung von 23,2 Millionen Franken verbunden. Die Zunahme des Personalaufwandes gegenüber der Rechnung 1981 verursachen im übrigen zur Hauptsache der Teuerungsausgleich mit 213,8 Millionen Franken und die Realloohnerhöhung 1982 mit 80,4 Millionen Franken. Im höheren Sachaufwand kommt vor allem die allgemeine Teuerungsentwicklung bei der Materialbeschaffung und den Fremdleistungen zum Ausdruck. Einen starken Zuwachs weisen zudem die Fahrzeugmieten, die Drittleistungen und die Fremdstrombezüge für die Zugförderung auf.

Der budgetierte Verkehrsertrag liegt um 277,2 Millionen Franken über den im Jahr 1981 erzielten Verkehrseinnahmen. Dabei sollen der Reiseverkehr 161,4 Millionen Franken und der Güterverkehr 115,8 Millionen Franken Mehreinnahmen erbringen.

Der Mehrertrag im Reiseverkehr basiert auf einer Zunahme der beförderten Personen um 4,5 Prozent, insbesondere als Folge der Einführung des Taktfahrplans. Die Tarifierhöhungen vom 1. März 1982 und 28. April 1983 (vorgesehen) sollen Mehreinnahmen von 116 Millionen Franken erbringen. Im Güterverkehr muss wegen der ungünstigen Konjunkturentwicklung im Vergleich zu 1981 mit einer leicht rückläufigen Transportmenge von 1,2 Prozent gerechnet werden. Die budgetierten Mehreinnahmen sollen aus den Tarifierpassungen 1982 und 1983 realisiert werden.

Der Nebenertrag wird wegen der geplanten teuerungsbedingten Preisanpassungen sowie aufgrund des erwarteten Umsatzanstiegs um 40,5 Millionen Franken oder 12,7 Prozent höher veranschlagt als 1981. An diese Mehrerträge tragen die Betriebsleistungen für Dritte 12,9 Millionen Franken, Pacht und Miete 11,2 Millionen Franken, Lieferungen und Leistungen für Dritte 8,8 Millionen Franken und die übrigen Erträge 7,6 Millionen Franken bei.

Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist mit dem 1982 in Kraft gesetzten Leistungsauftrag an die SBB neu geregelt worden. Von den eingesetzten 618 Millionen Franken sind 493 Millionen Franken für den regionalen Personenverkehr und 125 Millionen Franken für den Stückgutverkehr bestimmt. Die ebenfalls im Leistungsauftrag festgelegte Starthilfe an die ungedeckten Kosten für den Hucklepackverkehr beträgt 8 Millionen Franken.

Gemäss Artikel 3 Absatz 3 des Leistungsauftrags passt der Bundesrat den Abgeltungsbetrag für die im regionalen Personenverkehr erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen in der Regel jährlich im voraus der laufenden Entwicklung an. Für das Jahr 1983 hat er erstmals eine Anpassung vorgenommen. Dabei wurden die Auswirkungen der Realloohnerhöhung per 1. Januar 1982, der Teuerung und der Tarifierhöhungen berücksichtigt. Das neue Abgeltungsbetrag erhöht sich dadurch von 460 Millionen Franken auf 493 Millionen Franken.

14 Gewinn- und Verlustrechnung

	Rechnung					Voranschlag	
	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ¹⁾	1983 ¹⁾
in Millionen Franken							
Ertrag	114,9	183,9	219,8	285,5	169,4	539,6	470,6
– Betriebsüberschuss	10,8	67,0	108,2	171,3	37,3	408,8	333,2
– Im Betriebsaufwand enthaltene Abschreibungen und Zinsen so- wie übrige Erträge	104,1	116,9	111,6	114,2	132,1	130,8	137,4
Aufwand	803,2	806,5	844,2	879,0	929,8	841,5	863,2
– Abschreibungen vom Anlage- vermögen	340,3	344,9	384,6	403,6	426,9	445,4	462,3
– Kapitalkosten	329,9	326,4	328,7	336,1	348,5	220,9	220,6
– Ergänzungsbeiträge an PHK und TZ an Rentner	128,9	133,0	128,9	137,3	151,6	172,8	177,9
– Übriges	4,1	2,2	2,0	2,0	2,8	2,4	2,5
Fehlbetrag des Jahres	688,3	622,6	624,4	593,5	760,4	301,9	392,6

¹⁾ Einschliesslich Anpassungen gemäss Leistungsauftrag an die SBB und Erhöhung des Dotationskapitals.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem budgetierten Fehlbetrag von 392,6 Millionen Franken ab. Der Vergleich mit dem Rechnungsjahr 1981, unter Ausklammerung der Massnahmen gemäss Leistungsauftrag und Erhöhung des Dotationskapitals, ergibt einen um 132,3 Millionen Franken erhöhten Fehlbetrag. Der für 1982 budgetierte Fehlbetrag wird um 90,7 Millionen Franken übertroffen.

Die Erhöhung der Abschreibungen um 35,4 Millionen Franken gegenüber 1981 ist die Folge des Zuganges an Anlagen von je rund 600 Millionen Franken in den Jahren 1981 und 1982. Der durchschnittliche Abschreibungssatz von 3,5 Prozent der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge bleibt unverändert.

Die Kapitalkosten werden wegen der Umwandlung von 2200 Millionen Franken Bundesdarlehen in unverzinsliches Dotationskapital um 143,1 Millionen Franken entlastet. Die Nettozunahme von 15,2 Millionen Franken ist hauptsächlich auf den Bedarf an zusätzlichem Fremdkapital für die Investitionsaufwendungen zurückzuführen. Dieser Bedarf wird vor allem durch Bundesdarlehen sowie feste Verbindlichkeiten der Pensions- und Hilfskasse gedeckt. Der Anteil der Kapitalkosten aus laufenden Verbindlichkeiten beträgt 21,5 Prozent.

Die Ergänzungsbeiträge der SBB an die Pensions- und Hilfskasse und die Teuerungszulagen an Rentner erhöhen sich teuerungsbedingt um 26,2 Millionen Franken.

15 **Finanz- und Investitionsplan 1984/85**

Gemäss Artikel 8 Absatz 2 des Leistungsauftrages haben die SBB der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag eine mehrjährige Planung zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Der Finanz- und Investitionsplan für die Jahre 1984 und 1985 gliedert sich in die Kapitel Unternehmungsziele, Investitionsplan, Finanzplan und Finanzierungsplan. Die SBB beabsichtigen, in Zukunft für die mehrjährige Investitionsplanung einen mehr als zweijährigen Zeithorizont, analog der mittelfristigen Planung, vorzusehen. Dieses Ziel konnte noch nicht verwirklicht werden, weil wichtige Konzepte (z. B. Wagenladungsverkehr, Stückgutverkehr) zur Zeit noch bearbeitet werden und deshalb Folgerungen für die einzuschlagende Strategie erst für einen nächsten Planungsdurchlauf zur Verfügung stehen. Zudem konnten die Unternehmungsziele, welche erstmals im Bericht der SBB «Finanz- und Investitionsplan 1984/85» vom 4. Oktober 1982 erscheinen, bundesintern noch nicht diskutiert werden. Wir haben deshalb nur den Finanz- und Investitionsplan im engeren Sinn (Ziff. 152–154) genehmigt und zur Kenntnisnahme an das Parlament weitergeleitet. In Zukunft werden wir zusammen mit dem Voranschlag auch über die Unternehmungsziele unter Einfluss der Kapazitätsplanung Bericht erstatten.

151 **Die Unternehmungsziele der SBB**

Mit der Erteilung des Leistungsauftrags konnte die Unternehmungspolitik neu formuliert und festgelegt werden. Darauf abgestützt und unter Berücksichtigung des Aktionsprogramms 1982–1984 wurden die obersten Unternehmungsziele festgehalten. Daraus ergeben sich für die nächsten Jahre folgende Arbeitsziele:

- Verminderung der Fehlbeträge durch weitere Einsparungen, Angebotsverbesserungen und flexible Tarifpolitik;
- Zusätzliche Ergebnisverbesserung durch strukturelle Massnahmen wie Rationalisierung der Regionallinien, weitere Umwandlungen von besetzten in nicht besetzte Stationen sowie Überprüfen des Leistungsangebots;
- Investitionstätigkeit, die ermöglicht, den Produktionsapparat gemäss gesetzlicher Auflage zu erneuern und auszubauen;
- Stärkung der Führung.

152 **Investitionsplan**

Ausgehend von der Unternehmungsplanung sind für die festen Anlagen (Bahnanlagen, Kraftwerke, Werkstätten) und die Fahrzeuge 1984 850 Millionen und 1985 900 Millionen Franken vorgesehen. Neben der systematischen Erneuerung von Anlagen und Fahrzeugen sowie den Investitionen zur Rationalisierung des Produktionsapparates stehen Vorhaben zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Übereinstimmung mit den vorgegebenen Zielsetzungen im Reise- und Güterverkehr im Vordergrund.

Investitionen	Voranschlag 1983	Finanzplan 1984	1985
	in Millionen Franken		
Bahnanlagen (inkl. Mobilien)	548	542	576
Kraftwerke	56	69	72
Werkstätten	13	16	17
Fahrzeuge	198	213	225
Unvorhergesehenes	10	10	10
Total	825	850	900

Der überwiegende Teil der Mittel wird zur Weiterführung begonnener Objekte aus früheren Jahren verwendet. In den Jahren 1984 und 1985 sollen neue Vorhaben mit einem gesamten Investitionsvolumen von 665 Millionen bzw. 748 Millionen Franken in Angriff genommen werden. Davon werden in den beiden Planjahren 100 Millionen bzw. 88 Millionen Franken aufgewendet.

153 Finanzplan

Ausgehend von den Verkehrsprognosen sowie den geplanten Betriebsleistungen und Personalbeständen gibt die Erfolgsrechnung Aufschluss über die zu erwartenden Ergebnisse.

Beim Reiseverkehr geht der Finanzplan von ungefähr gleich bleibenden Reisedenzahlen, aber jährlich durchschnittlich 1,4 Prozent steigenden Reisedistanzen je Passagier aus. Im Güterverkehr rechnet der Finanzplan mit einer durchschnittlichen jährlichen Mengenzunahme von 1,6 Prozent.

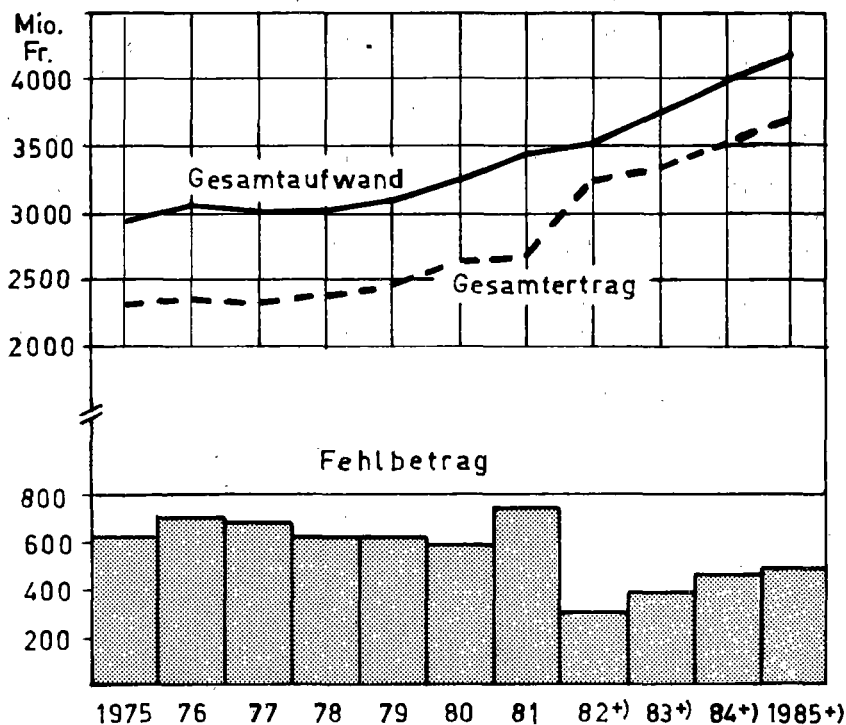
Die aufgrund der entsprechenden Konzepte im Reise- und Güterverkehr vorgesehenen Betriebsleistungen zur Bewältigung der prognostizierten Verkehrsmengen erhöhen sich von 110,3 Millionen km im Jahr 1983 auf 111,6 Millionen km im Jahr 1985. Die oberste Limite beim Personalbestand beträgt 1984 39 300 und 1985 39 000 Mitarbeiter. Der zusätzliche Mehrbedarf aus der Arbeitszeitverkürzung wird bis 1986 auf 1300 Personen festgelegt, davon 975 in der Betrachtungsperiode.

Erfolgsrechnung	Voranschlag 1983	Finanzplan 1984	1985
	in Millionen Franken		
Ertrag	3365	3525	3677
– Verkehrsertrag	2350	2476	2620
– Abgeltung und Starthilfe Huckepack	626	647	640
– Übriger Ertrag	389	402	417
Aufwand	3758	3990	4154
– Personalaufwand	2416	2575	2664
– Sachaufwand	659	697	731
– Abschreibungen, Kapitalkosten	683	718	759
Aufwandüberschuss	393	465	477

Die Erfolgsrechnung basiert auf den verschiedenen Prognose- und Planwerten unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Teuerung von vier Prozent. Der gesamte Ertrag nimmt gegenüber 1983 jährlich um durchschnittlich 4,5 Prozent zu. Der Anteil des Verkehrsertrages beträgt rund 70 Prozent. Beim Aufwand wird im Vergleich zum Jahr 1983 mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 5,4 Prozent gerechnet. Da der Aufwand prozentual stärker zunimmt als der Ertrag, steigen die Fehlbeträge von 393 Millionen Franken im Jahr 1983 auf rund 470 Millionen Franken in den Jahren 1984 und 1985. Der Kostendeckungsgrad liegt in beiden Planjahren bei 88 Prozent.

Zwischen dem Finanzplan der SBB und den Perspektiven des Bundes bestehen Differenzen. Sie belaufen sich auf 175 Millionen Franken im Jahre 1984 und auf 109 Millionen Franken im Jahre 1985. Formell erklären sie sich daraus, dass die beiden Planungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten abgeschlossen wurden. Voranschlag und Finanzplan SBB bauen auf der Hochrechnung der Ergebnisse der ersten acht Monate 1982 auf, während der Finanzplan des Bundes bereits

Entwicklung Gesamtaufwand, -ertrag und Fehlbetrag



⁺) Auswirkungen des Leistungsauftrags und Erhöhung des Dotationskapitals:

- Erhöhte Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen
- Starthilfe Huckepack
- Entlastung Kapitalkosten

Mitte August 1982 bereinigt werden musste und deshalb auf früheren Planungszahlen beruht. Für kommende Planungsabläufe ist eine engere Abstimmung bereits vorgesehen.

Materiell sind die Differenzen vor allem auf niedrigere Ertragserwartungen im Güterverkehr zurückzuführen. Ob sich allein schon aus der hierfür massgebenden konjunkturellen Entwicklung eine Annäherung zwischen den unterschiedlichen Annahmen ergibt, wird die Aktualisierung der Unternehmungsplanung SBB im Frühjahr 1983 zeigen. In jedem Fall wird der Bundesrat alles daran setzen, dass die im Zusammenhang mit dem Leistungsauftrag vorzunehmenden Massnahmen zur Rationalisierung und Ergebnisverbesserung so rasch wie möglich realisiert werden. Erste Erfolge konnten bereits im vorliegenden SBB-Voranschlag mit dem Abbau von 70 Stellen im Verwaltungsbereich erzielt werden.

154 Finanzierungsplan

Mittelherkunft	Voranschlag 1983	Finanzplan 1984	1985
	in Millionen Franken		
Abschreibungen, nicht aktivierbare Bauaufwendungen	579	608	641
Zuwachs Sparkasse	20	20	20
Mittel Pensions- und Hilfskasse	125	125	150
Zuwachs Darlehen Bund	96	312	171
Fehlbetragsdeckung Vorjahr	485	393	465
Total	1305	1458	1447
Mittelverwendung			
Investitionen	825	850	900
Beteiligungen, vorsorglicher Landerwerb u. a.	35	30	30
Kapitalrückzahlungen	52	113	40
Defizit	393	465	477
Total	1305	1458	1447

2 Besonderer Teil

Im Voranschlag 1983 der SBB wirken sich die im Rahmen des Leistungsauftrages vorgenommene Neuregelung der Abgeltung auf der Grundlage des regionalen Personenverkehrs, die Einführungshilfe für den Huckepackverkehr und die Zinsentlastung als Folge der Erhöhung des Dotationskapitals aus. Der trotz dieser Entlastung um 500,1 Millionen Franken verbleibende Fehlbetrag von 392,6 Millionen Franken widerspiegelt die anhaltend prekäre Finanzlage der SBB, die gebieterisch weitere Kostensenkungen und die Erzielung von Mehrerträgen er-

fordert. Auf die Ursachen dieser Entwicklung – insbesondere Wettbewerbsverzerrungen, Teuerung, Konjunkturverlauf und akzentuierte Konkurrenzsituation als Folge des fortschreitenden Ausbaus des Nationalstrassennetzes – hat der Bundesrat wiederholt hingewiesen.

Nach der Verabschiedung des Leistungsauftrags durch die eidgenössischen Räte ergibt sich im Personen- und Güterverkehr aufgrund der Transportkostenrechnung 1980 folgende Lage:

Die SBB können aus heutiger Sicht im Personenfernverkehr einschliesslich Gepäcktransport das vom Leistungsauftrag gesetzte Ziel voller Kostendeckung auch im Taktfahrplan gewährleisten. Die Regionalzüge decken dagegen nur insgesamt 30 Prozent ihrer Kosten. Im Regionalverkehr sind die durch den Bund zu erbringenden Abgeltungsleistungen durch ein kundenfreundliches und rationelles Verkehrsangebot möglichst zu begrenzen. Diesem Zweck dient auch die optimale Ausschöpfung der Marktmöglichkeiten in der Preisgestaltung. Es ist deshalb vorgesehen, die ursprünglich erst auf den Herbst 1983 geplante differenzierte Tarifierhöhung bereits auf Ende April 1983 vorzunehmen.

Mit dem Taktfahrplan haben die SBB ihr Angebot im Reiseverkehr um durchschnittlich 21 Prozent erhöht. Erste Erfahrungen zeigen, dass sich das Konzept trotz hoher betrieblicher und technischer Anforderungen bewährt. Auch die Kundenreaktionen sind gesamthaft positiv. Andererseits scheint es verfrüht, aus der eher enttäuschenden Frequenzentwicklung der Anfangsphase bereits Schlüsse zu ziehen. Dazu bedarf es einer etwas längeren Periode und der systematischen Auswertung besonderer Erhebungen. Die budgetierte Zunahme der beförderten Personen um 4,5 Prozent gegenüber 1981 ist nicht zuletzt unter diesem Aspekt zu sehen. Die SBB sind gewillt, ihr Angebot im Rahmen der Auflagen des Leistungsauftrags auch weiterhin den Anforderungen des Marktes anzupassen. Bereits der Winterfahrplan 1982/83 berücksichtigt sich aufdrängende, meist lokal begrenzte Änderungen. Etwas weitergehende Korrekturen sind auf Frühjahr 1983 vorgesehen.

Besorgniserregend ist die wirtschaftliche Lage des SBB-Güterverkehrs. Noch bis 1974 deckte der Wagenladungsverkehr seine Kosten und warf namhafte Überschüsse zum Ausgleich nicht kostendeckender Verkehre ab. Seither hat sich der Kostendeckungsgrad laufend verschlechtert. Er betrug 1980 nur 78 Prozent. Von der Forderung des Leistungsauftrags, im Wagenladungsverkehr nach Möglichkeit bis 1986 wieder volle Kostendeckung zu erreichen, sind die SBB noch weit entfernt. Wichtigster Grund für diese unerfreuliche Lage sind die strukturellen Veränderungen im Verkehrssystem. Der Bau von Autobahnen in der Schweiz und im Ausland erhöht laufend die Produktivität und die Qualität der Leistungen des Strassengüterverkehrs und steigert seine Konkurrenzfähigkeit sowohl im schweizerischen wie auch im internationalen Verkehr. In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass im Nord-Süd-Verkehr oft auch die ungenügende Leistungsfähigkeit anschliessender Bahnen die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt und zu einem Abbröckeln der Verkehrssubstanz führt.

Die im Leistungsauftrag verlangte Wiedererreichung der Kostendeckung im Wagenladungsverkehr möglichst bis 1986 stellt ausserordentliche Anforderun-

gen an die SBB. Unter Ausschöpfung der nunmehr verstärkt vorhandenen unternehmerischen Freiheit müssen alle Massnahmen eingeleitet werden, um das vorgesehene Ziel zu erreichen. Die für 1983 vorgesehenen Tarifierpassungen sollen eine merkliche Ertragsverbesserung bringen. Die SBB überprüfen ferner ihre Mengen- und Tarifpolitik und formulieren eine neue Angebotsstrategie. Gleichzeitig wird auch das Angebot im Stückgutverkehr neu überdacht, der gemäss Transportkostenrechnung 1980 einen Kostendeckungsgrad von nur 39 Prozent aufweist. Die Stückgutorganisation soll so umgestaltet werden, dass der Schiene jene Stückguttransporte gesichert bleiben, die mit dem wirtschaftlich interessanten Wagenladungsverkehr eng verbunden sind. Die Ergebnisse des Wagenladungs- und Stückgutkonzepts werden Ende 1982 vorliegen.

Gemäss Artikel 1 des Leistungsauftrags haben die SBB nach unternehmerischen Grundsätzen den vollen Rechnungsausgleich anzustreben. Dieses Ziel setzt u. a. voraus, dass auch die Investitionen nach unternehmerischen Kriterien getätigt werden. Die SBB sind bestrebt, neue Vorhaben nur unter Berücksichtigung eines strengen betriebswirtschaftlichen Massstabes in Angriff zu nehmen. Einige Investitionen führen zu einer finanziellen Verschlechterung der SBB-Rechnung. Das ist vor allem dann der Fall, wenn SBB-Investitionen aufgrund regionalwirtschaftlicher Nutzenüberlegungen gefordert werden. In diesem Bereich muss eine Korrektur angebracht werden, und zwar im Rahmen einer stärkeren finanziellen Beteiligung Dritter, wie es das SBB-Gesetz und die GVK vorsehen.

Betriebswirtschaftliche Überlegungen müssen jedoch dort zurücktreten, wo es gilt, die Sicherheit des Bahnbetriebs zu verbessern, insbesondere bei der Aufhebung von Niveauübergängen. Der Bundesrat unterstützt alle Bestrebungen, Bahnübergänge mit niveaufreien Bauwerken zu sanieren oder mit automatischen Barrieren zu sichern. Dabei ist der Sicherheit handbedienter Anlagen spezielle Beachtung zu schenken. Die SBB sind beauftragt worden, hiezu ein Dringlichkeitsprogramm auszuarbeiten.

Aufgrund von Artikel 8 des Leistungsauftrags ist dem Voranschlag 1983 erstmals ein Finanz- und Investitionsplan der SBB für die Jahre 1984 und 1985 beigegeben. Die Ergebnisse sind wenig erfreulich. Der mutmassliche jährliche Aufwandüberschuss dürfte sich im erwähnten Zeitraum – unter Berücksichtigung des Leistungsauftrags – im Bereiche von 470 Millionen Franken bewegen. Das mit dem Leistungsauftrag angestrebte Ziel einer Verbesserung der finanziellen Lage kann aufgrund dieser Planungsergebnisse somit nicht verwirklicht werden.

Angesichts dieser Prognosen kommt weiteren unternehmerischen Massnahmen zur Ergebnisverbesserung höchste Priorität zu. Die SBB müssen den ihnen eingeräumten unternehmerischen Freiraum voll nützen. Schwerpunkte bilden dabei:

- Projekte aus dem sog. «Aktionsprogramm 1982–1984». In diesem Bereich werden die Untersuchungen über die Neuordnung der Führungs- und Entscheidungsprozesse und die Überprüfung der Organisation der zentralen Dienste besonders gefördert. Von beiden Massnahmen sind Ergebnisverbesserungen zu erwarten. Der Bundesrat wird in seiner Botschaft über Rechnungen und Geschäftsbericht der SBB 1982 darüber berichten;
- Überprüfung der Konzepte für den Wagenladungsverkehr und den Stückgutverkehr;

- Massnahmen aus dem Bericht 1977 «Mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und flankierende Massnahmen». In Aussicht genommen werden dabei insbesondere die Umwandlung von weiteren 70–80 besetzten in nicht besetzte Stationen sowie die Weiterführung der Rationalisierung der Regionallinien bzw. die Änderung der Betriebsweise auf Regionallinien mit schwachem Verkehr;
- Überprüfung langfristiger Investitionsvorhaben.

Die finanziellen Verbesserungen, die mit diesen Massnahmen erzielt werden können, lassen sich noch nicht beziffern. Es ist jedoch anzunehmen, dass auch damit ein Rechnungsausgleich nicht möglich ist. Die Gesundung der SBB bedingt ein geregeltes Verkehrssystem. Hiezu ist die Verwirklichung der entsprechenden Empfehlungen der GVK unerlässlich. Das gilt insbesondere für die in dieser Konzeption verlangte Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Strasse, die kostendeckende Schwerverkehrsabgabe, die Angleichung der Arbeitszeit der Chauffeure, die vermehrte Kontrolle über die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Arbeitszeit, Höchstlasten und Höchstgeschwindigkeiten. Die Verwirklichung solcher wettbewerbsharmonisierender Massnahmen würde sich zweifellos positiv auf die Rechnungsergebnisse der SBB auswirken.

Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1983

Entwurf

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizeri-
schen Bundesbahnen vom 4. Oktober 1982
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 3. November 1982¹⁾,
beschliesst:*

Art. 1

¹ Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1983 werden mit den nachstehenden Beträgen genehmigt:

1. der Voranschlag der Baurechnung im Betrag von 825 Millionen Franken, wovon 708 Millionen Franken zu Lasten der Anlagen- und Abschreibungsrechnung und 117 Millionen Franken zu Lasten der Betriebsrechnung gehen;
2. der Voranschlag der Betriebsrechnung, der bei einem Ertrag von 3336 Millionen Franken und einem Aufwand von 3002,8 Millionen Franken mit einem Betriebsüberschuss von 333,2 Millionen Franken abschliesst;
3. der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung, der bei einem Ertrag von 470,6 Millionen Franken und einem Aufwand von 863,2 Millionen Franken mit einem mutmasslichen Fehlbetrag von 392,6 Millionen Franken abschliesst.

² Im Voranschlag 1983 sind 355 Stellen für die auf den 1. Januar 1984 vorgesehene Arbeitszeitverkürzung enthalten.

Art. 2

Vom Finanz- und Investitionsplan 1984/85 der Schweizerischen Bundesbahnen wird Kenntnis genommen.

Art. 3

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

8798

¹⁾ BBl 1982 III 727

Botschaft zum Voranschlag 1983 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 3. November 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.11.1982
Date	
Data	
Seite	727-741
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 817

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.