90.066

Botschaft
zum Voranschlag 1991 der Schweizerischen Bundesbahnen

vom 24. Oktober 1990

Sehr geehrte Herren Präsidenten,
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 1991 mit dem Antrag auf Genehmigung, ebenso den Mittelfristplan 1992 - 1996 mit dem Antrag auf Kenntnisnahme.

Gleichzeitig beantragen wir, den folgenden parlamentarischen Vorstoss abzuschreiben:

1990 P zu 90.438 Investitionspolitik der SBB
(S 20.3.90, Delalay)

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

24. Oktober 1990

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Koller
Der Bundeskanzler: Buser

Uebersicht

1. Die finanzielle Belastung des Bundes durch die SBB wird auch 1991 anwachsen. Die SBB setzen indes alles daran, den Aufwanddeckungsgrad mit 80,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr annähernd auf einem unveränderten Niveau zu halten. Darum vermag die Ertragsentwicklung die Mehraufwendungen in etwa abzudecken. Das erwartete **Wirtschaftsergebnis** verschlechtert sich nur unwesentlich. Gegenüber dem Voranschlag 1990 nehmen die Ausgaben für die Infrastruktur aber aufgrund ungünstiger Verhältnisse auf dem Finanz- und Arbeitsmarkt erneut stark zu.

2. Die SBB hätten mit dem von den eidgnössischen Räten festgelegten **Infrastrukturbeitrag** von 25 Millionen Franken einen Ertragsüberschuss von 20 Millionen Franken ausweisen können. Dieser ist jedoch als minimale Untergrenze zu interpretieren. Angesichts der starken Belastung des Bundeshaushaltes erhöhte der Bundesrat nach Diskussionen mit den SBB den Infrastrukturbeitrag auf 45 Millionen Franken. Dieser Betrag deckt 3,9 Prozent der gesamten Infrastrukturkosten.

3. Im regionalen Personenverkehr erhöht sich die **Abgeltung** um 50 Millionen Franken und im Huckepackbereich um 8 Millionen Franken auf gesamthaft 650 Millionen Franken. Verantwortlich hiefür sind die Zunahmen der Verkehrskilometer im Rahmen der Zürcher S-Bahn und die Steigerung im Huckepackangebot von 150'000 (Voranschlag 1990) auf 170'000 Sendungen 1991. Um die Optimierungsmassnahmen im regionalen Personenverkehr zu beschleunigen, blieb der Bundesrat bei der Bestellung und Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen unter den Forderungen der SBB.

4. Der **Mittelfristplan** 1992 - 1996 zeigt die gegenüber früheren Angaben stark erhöhten Infrastrukturkosten und die konstanten, auf tiefem Niveau verharrenden Infrastrukturbeiträge von 25 Millionen Franken. Für das Jahr 1996 prognostizieren die SBB lediglich noch einen Beitrag in der Grössenordnung von 1,5 Prozent der gesamten Infrastrukturkosten. Daraus ergibt sich eine weiter steigende Belastung des Finanzhaushaltes durch die SBB, obwohl der Bundesrat bei den Positionen Abgeltung und Infrastrukturkosten in seinem Finanzplan nicht die Forderungen der Bahn übernahm.

5. Der Bundesrat hält an der im Vorjahr beschlossenen Plafonierung der ordentlichen **Investitionen** fest. Auch 1992 (wie 1991) werden 1550 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Hiervon ausgenommen sind die Ausgaben für gewinnversprechende Projekte kommerzieller Nutzung und Mittel für die Realisierung von Konzepten, die zu Ergebnisverbesserungen führen. Zusammen mit BAHN 2000 und dem Huckepackkorridor erfolgt damit 1991 trotz Plafonierung ein eigentlicher Investitionssprung.

6. Im weiteren wird der Stand des Massnahmenprogramms erläutert und insbesondere die geplante Reorganisation des regionalen Personenverkehrs näher dargelegt.

1 Allgemeiner Teil

11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat am 25. September 1990 den Voranschlag 1991 und den Mittelfristplan 1992 - 1996 verabschiedet. Wir legen Ihnen mit dieser Botschaft den Voranschlag zur Genehmigung und den Mittelfristplan zur Kenntnisnahme vor.

Wir verzichten auf die ausführliche Wiederholung der im Voranschlag der SBB enthaltenen Zahlen und Kommentare. Wie in den Vorjahren behandeln wir besonders jene Bereiche, bei denen der Bund gemäss Leistungsauftrag 1987 gegenüber den SBB wichtige Führungsfunktionen wahrzunehmen hat oder wo sonstige Grundsatzentscheide anstehen.

Um auf die Unternehmungspolitik der SBB kurzfristig Einfluss zu nehmen, bieten sich gemäss Leistungsauftrag zwei Möglichkeiten:

- Festlegung des Infrastrukturbeitrages, den die SBB als "Benutzungsgebühr" für die Infrastruktur an die Bundeskasse abliefern müssen, und
- Festlegung des gemeinwirtschaftlichen Leistungsangebotes und der entsprechenden Abgeltung.

Der Mittelfristplan und insbesondere die darin enthaltene Investitionspolitik dienen als Instrument für die Steuerung der mittelfristigen Unternehmungspolitik. Diese wird ebenso durch das von den SBB erarbeitete Massnahmenpaket 1990 - 1994 zur Verbesserung des Unternehmungsergebnisses und durch gesonderte Konzepte wie BAHN 2000 beeinflusst.

Der *allgemeine Teil* der Botschaft untergliedert sich in eine zusammenfassende Beurteilung des Voranschlages 1991, eine ausführliche Darstellung und Kommentierung der Budgetpositionen Infrastrukturbeitrag und Abgeltung. Anschliessend erfolgt die Behandlung des Mittelfristplans 1992 - 1996 unter spezieller Berücksichtigung des Massnahmenprogramms (u.a. Reorganisation des regionalen Personenverkehrs), der Investitionsplanung und des Standes der verschiedenen Grossprojekte.

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

12 Zusammenfassende Beurteilung des Voranschlages 1991

121 Ueberblick über die Ergebnisse

Die zwei nachfolgenden Tabellen zeigen zusammengefasst die wichtigsten Ergebnisse des Voranschlages 1991. Tabelle 1 weist die Ergebnisse der Investitionsrechnung, Tabelle 2 jene der Unternehmungserfolgsrechnung aus. Die Einzelheiten zu den verschiedenen Budgetpositionen finden sich im Bericht der SBB.

121.1 Voranschlag der Investitionsrechnung

Der Voranschlag der Investitionsrechnung Tabelle 1

	Rechnung	Voranschlag	Voranschlag	Differenz zu Rechnung	Differenz zu Voranschlag
	1989	1990	1991	1989	1990
	in Millionen Franken			in Prozent	
Bruttoinvestitionen	1'630,6	1'653,3	2'264,9	38,9	37,0
Beiträge Dritter	115,5	103,1	56,6	- 51,0	- 45,1
Nettoinvestitionen zulasten der SBB	1'508,5	1'550,0	2'207,2	46,3	42,4
davon BAHN 2000 1)	45,9	86,0	222,0 2)	416,3	158,1

1) Bezogen auf den Verpflichtungskredit von 5,4 Mrd. Fr.
2) inkl. Landerwerb von 78 Mio. Fr.

Der Einfluss der Investitionsrechnung auf die nachstehende Unternehmungserfolgsrechnung kommt in einem höheren Zinsaufwand ab 1992 und steigenden Abschreibung nach Inbetriebnahme der einzelnen Vorhaben zum Ausdruck.

121.2 Voranschlag der Unternehmungserfolgsrechnung

Der Voranschlag der Unternehmungserfolgsrechnung — Tabelle 2

Unternehmungs-erfolgsrechnung	Rechnung	Voranschlag	mutmassliches Ergebnis	Voranschlag	Differenz zu Rechnung	Differenz zu Voranschlag
	1989	1990	1990	1991	1989	1990
	in Millionen Franken				in Prozent	
Verkehrsertrag	3'172,4	3'271,7	3'302,0	3'514,3	+ 10,8	+ 7,4
- Personenverkehr	1'370,1	1'406,0	1'420,0	1'516,0	+ 10,6	+ 6,8
- Güterverkehr	1'243,3	1'276,7	1'290,0	1'348,3	+ 8,4	+ 5,6
- Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistung	559,0	589,0	592,0	650,0	+ 16,3	+ 10,4
Nebenertrag	541,3	531,7	543,0	593,7	+ 9,7	+ 11,7
Eigenleistung für Investitionsrechnung	245,5	249,0	275,0	306,0	+ 24,6	+ 22,9
Leistungen für Lageraufträge	94,1	53,0	65,0	77,0	- 18,2	+ 45,3
Leistungen für die Infrastrukturerfolgsrechnung	949,9	1'023,0	1'067,0	1'155,0	+ 21,6	+ 12,9
übriger Ertrag	42,1	37,3	40,0	73,7	+ 75,1	+ 97,6
Total Ertrag	5'045,3	5'165,7	5'292,0	5'719,7	+ 13,4	+ 10,7
Personalaufwand	2'776,8	2'987,2	3'004,0	3'207,4	+ 15,5	+ 7,4
Sachaufwand	1'062,7	1'096,9	1'109,0	1'204,7	+ 13,4	+ 9,8
Abschreibungen	568,9	579,7	605,0	656,7	+ 15,4	+ 13,3
Zinsen	336,5	347,9	415,0	476,9	+ 41,7	+ 37,1
Grossunterhalt aus Investitionsaufträgen	113,1	109.0	109,0	120,0	+ 6,1	+ 10,1
Infrastrukturbeitrag an Bund	102,0	37,0	37,0	45,0	- 55,9	+ 21,6
Uebriger Aufwand	15,3	8,0	13,0	9,0	- 41,2	+ 12,5
Total Aufwand	4'975,3	5'165,7	5'292,0	5'719,7	+ 15,0	+ 10,7
Ueberschuss	70,0	-	-	-	- 100,0	-
Fehlbetrag	-	-	-	-	-	-

122 Beurteilung

122.1 Ziele

Mit dem vorliegenden Voranschlag beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den SBB folgende Ziele zu setzen:

a. Die SBB haben den Rechnungsausgleich zu erzielen, bei

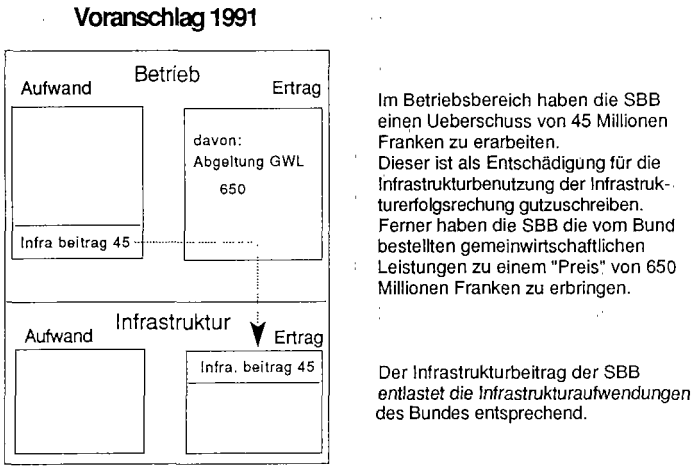
b. einer zum voraus festgelegten Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen von 650 Millionen Franken und

c. der Ausrichtung eines Beitrages zur Deckung der Infrastrukturaufwendungen von 45 Millionen Franken.

Dabei ist die in den letzten Jahren massiv gewachsene Inanspruchnahme des Bundeshaushaltes durch die SBB mitzuberücksichtigen. Sie bewegt sich über der allgemeinen Entwicklung der Bundesausgaben.

Die Ziele lassen sich im Zusammenhang mit der Rechnungslegung der SBB wie folgt vereinfacht darstellen:

Ziele für den Voranschlag 1991 Darstellung 1



Darstellung 1 entspricht nicht der buchhalterisch richtigen Form, sie zeigt aber die politisch relevanten, beeinflussbaren Grössen und ihre Bewandtnis.

122.2 Konsequenzen

a. Weitere Verschlechterung der Ertragslage

Die Zahlen des Voranschlags sind sowohl ein Mass für die unternehmerische Leistungsfähigkeit der SBB als auch Ausdruck der vom Bund gesetzten Ziele. Angesichts der absehbaren Konsequenzen setzte der Bundesrat hohe Ziele. Trotzdem zeichnet sich kurzfristig keine Verbesserung der finanziellen Lage ab. Der Bundesrat forderte die SBB darum in verschiedenen Bereichen zu zusätzlichen Anstrengungen auf. Dessenungeachtet wird es aber nötig sein, die finanzielle Lage der SBB beim nächsten Leistungsauftrag von Grund auf zu überprüfen.

Kennziffern des Voranschlages 1991 Tabelle 3

Unternehmungs-erfolgsrechnung	Rechnung	Voranschlag	Voranschlag	Differenz zu Rechnung	Voranschlag
	1989	1990	1991	1989	1990
	in Millionen Franken			in Prozent	
Ertrag 1)	4095,4	4142,7	4564,7	11,5	10,2
Aufwand 1)	4873,3	5128,7	5674,7	16,4	10,6
Infrastrukturbeitrag	102 ,0	37,0	45,0	-55,9	21,6

1) Nettogrössen (ohne Einfluss der Infrastrukturrechnung)

Die Budget- und früheren Rechnungszahlen widerspiegeln die unverändert ernste finanzielle Lage der SBB. Mit grossen Anstrengungen kann es zwar auch 1991 gelingen, Aufwand und Ertrag im Vergleich zum Voranschlag 1990 etwa im Gleichschritt wachsen zu lassen. Aber die Probleme sind unübersehbar:

Zwar steigen die Mehrerträge im Güter- und Personenverkehr auf

- 243 Millionen Franken (+ 7,4 %) gegenüber dem Budget 1990 oder
- 212 Millionen Franken (+ 6,4 %) gegenüber den mutmasslichen Ergebnissen 1990.

Gleichzeitig jedoch erhöhen sich

- der Personalaufwand um 203 Millionen Franken (+ 6,8 %) und
- der Zinsaufwand um 62 Millionen Franken (+ 14,6 %)

verglichen mit den mutmasslichen Ergebnissen 1990.

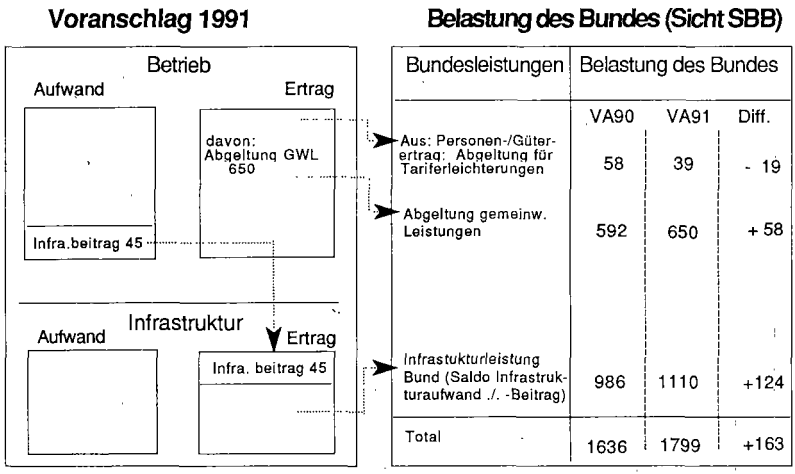
b. Höhere Belastung des Bundes

Die sinkende Ertragskraft führt wiederum zu einer höheren finanziellen Belastung des Bundes durch die SBB. Sie beläuft sich auf 1799 Millionen Franken und umfasst:

- 1110 Millionen Franken für die von den SBB nicht gedeckten Infrastrukturaufwendungen und
- 650 Millionen Franken für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen gemäss Leistungsauftrag 1987
- sowie weitere 39 Millionen Franken für Tariferleichterungen gemäss besonderem Bundesbeschluss (BBl 1986 III 413).

Darstellung 2 zeigt vereinfacht die Zusammenhänge zwischen Voranschlag und Belastung.

Belastung des Bundes aus dem Voranschlag der SBB — Darstellung 2



Die Belastung des Bundes gegenüber dem Voranschlag 1990 steigt um 10,1 Prozent. Dieser Wert liegt weit über den Budgetzielen von Bundesrat und Parlament von rund 6 Prozent. Damit erweisen sich alle mit dem Budget 1991 getroffenen einschneidenden Massnahmen als absolut notwendig. Zudem sind weitere Massnahmen unumgänglich.

13 Der Voranschlag im speziellen

131 Der Infrastrukturbeitrag der SBB

131.1 Die Festlegung des Infrastrukturbeitrages

Gestützt auf Artikel 7 Absatz 2 des Leistungsauftrages 1987 legte der Bundesrat den Infrastrukturbeitrag der SBB 1989 erstmals für drei Jahre im voraus fest. Auf seinen Antrag genehmigten die eidgenössischen Räte mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag 1989 der SBB Infrastrukturbeiträge von jeweils 25 Millionen Franken jährlich für die Jahre 1989 bis 1991. Der Bundesrat betrachtete diese Vorausfestlegung immer als eine minimale, nicht zu unterschreitende Zielvorgabe an die SBB.

Nach mehreren Ueberarbeitungen können die SBB heute einen Voranschlag vorlegen, der den Infrastrukturbeitrag von 25 Millionen Franken übersteigt. Der Bundesrat betrachtet die festgelegten 45 Millionen als zutreffenden Ausdruck der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der SBB.

131.2 Beurteilung des Infrastrukturbeitrags und des Voranschlags

Trotz vorgegebenem Infrastrukturbeitrag haben sich das Bundesamt für Verkehr und die Eidgenössische Finanzverwaltung wie in den Vorjahren in den Budgetprozess der SBB eingeschaltet. Es geht nach wie vor darum, den SBB Ziele zu setzen, die sie zu grössten unternehmerischen Anstrengungen verpflichten.

Ausgehend davon lässt sich der Infrastrukturbeitrag im speziellen und der Voranschlag im allgemeinen wie folgt beurteilen:

Entwicklung des Infrastrukturbeitrages und wichtiger Kennziffern — Tabelle 4

Infrastruk-turbeitrag; Kennziffern	Ergebnisse 1988	1989	Voranschlag 1990	1991	Differenz zum Voranschlag 1990
Infrastruk-turbeitrag absolut in Mio Franken	135,0	102,0	37.0	45,0	+ 8,0
Deckungsbei-trag der SBB an den Infra-strukturauf-wand des Bundes	15,3%	10,7%	3,6%	3,9%	+ 2,8%
Nettoaufwand-deckungsgrad 1)	84,7%	84,0%	80,8%	80,4%	- 0,5%

1) Ohne Leistungen für die Infrastrukturerfolgsrechnung bzw. ohne Infrastrukturbeitrag

Während der Deckungsgrad der Infrastrukturkosten gegenüber dem Vorjahr stabil bleibt, verschlechtert sich der Nettokostendeckungsgrad des Gesamtunternehmens und damit die Ertragslage nochmals leicht. Die Abwärtsbewegung ist aber flach.

Die allgemeine Beurteilung des Voranschlages zeigt, dass die den SBB gesteckten Ziele leistungsauftragskonform sind: anspruchsvoll, aber realistisch.

Der für 1991 budgetierte Ertrag im Reiseverkehr übertrifft jenen der Rechnung 1989 um 145,9 Millionen Franken (+ 10,6%) und den mutmasslichen Ertrag von 1990 um 96 Millionen Franken (+ 6,8 %). Die Erträge sollen also stärker steigen als im Vorjahr, dies bei etwa gleichbleibenden Beförderungsmengen. Dieses Ziel ist ambitiös, aber nötig. Neben andern unternehmerischen Massnahmen haben die SBB darum eine Tariferhöhung von durchschnittlich 12,7 Prozent beschlossen. Diese liegt wohl über der generellen Teuerung, jedoch immer noch unter der für die SBB relevanten Kostenentwicklung.

Darum wird es auch künftig unumgänglich sein, dass die SBB neben Kosteneinsparungen weitere Tariferhöhungen im Auge behalten. Die Kompetenz dafür steht ihnen aufgrund des Transportgesetzes zu (SR 742.40). Im Kern geht es um ein Optimum zwischen der Uebernahme eines weiteren Verkehrsanteils durch die SBB und einer noch tragbaren finanziellen Belastung.

Im Güterverkehr rechnen die SBB aufgrund der Konjunkturlage mit weiterhin wachsender Nachfrage nach Transportleistungen. Die Werte des Budgets 1991 liegen ertragsmässig um 8,4 Prozent über jenen der Rechnung 1989. Gegenüber dem laufenden Jahr rechnen die SBB mit einem Wachstum von 4,5 Prozent. Dies ist vertretbar. Die SBB haben aber unter allen Umständen die Chancen zu nutzen, welche die gute Konjunktur bezüglich Preisgestaltung gewährt. Es geht insbesondere auch darum, die in Aussicht genommene Preiserhöhung von etwa 6 Prozent bei den Abkommen durchzusetzen.

56 Prozent des für 1991 veranschlagten Aufwandes der SBB fallen im Personalbereich an. Der Personalaufwand steigt gegenüber der Rechnung 1989 um 430,6 Millionen Franken oder 15,5 Prozent. Die verschiedenen Besoldungsmassnahmen des Bundes belasten die Unternehmungserfolgsrechnung, wobei im Voranschlag 1991 der SBB noch keine weiteren Personalmassnahmen berücksichtigt sind.

Die SBB haben ihren Personalaufwand aufgrund eines rekrutierbaren Bestandes von 38'250 Mitarbeitern berechnet. An sich erachten sie einen Bestand von 38'699 Mitarbeitern als notwendig zur Erstellung der Leistungen und zur Sicherung des Nachwuchses. Der Voranschlag des Personalaufwandes enthält somit keine absehbaren Budgetreserven mehr.

Die vom Bundesrat und vom Parlament ausdrücklich befürwortete expansive Investitionspolitik belastet zunehmend die Infrastrukturerfolgsrechnung. Die neuen Vorhaben bei Anlagen und Einrichtungen führen zwangsläufig zu steigenden Abschreibungen und Zinsen. Frühere Beschlüsse haben kurzfristig nicht korrigierbare Auswirkungen auf den Voranschlag. Besonders dramatisch für die investitionsintensiven SBB ist in diesem Zusammenhang selbstredend die derzeitige Zinsentwicklung.

Die finanzielle Tragbarkeit der SBB ist dann grundsätzlich zu überdenken, wenn diese nicht mehr in der Lage wären, wenigstens ihre Personalaufwendungen mit den Verkehrserträgen zu decken. Der Voranschlag 1991 gewährleistet dies unter Einschluss der Abgeltung mit einem geplanten Deckungsgrad von 109,6 Prozent.

132 Die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Bereiche

132.1 Die Abgeltungsbereiche

Neben dem Infrastrukturbeitrag besitzt der Bund die grösste Einflussmöglichkeit bei den gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Er bestellt diese in den vom Parlament festgelegten Bereichen und gilt sie ab. Die Abgeltung ist eine Entschädigung für eine bestellte Leistung und damit ein Teil des Verkehrsertrages.

Derzeit bestellt der Bund bei den SBB gemeinwirtschaftliche Leistungen nach

- dem Leistungsauftrag 1987 im regionalen Personenverkehr und im Huckepackverkehr und
- dem befristeten Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1986 (BBl 1986 III 413) auch auf tarifarischem Gebiet.

132.2 Ordentliche Abgeltung

a. Verfahren

Artikel 7 Absatz 1 des Bundesbeschlusses über den Leistungsauftrag 1987 an die SBB (SR 742.73) bestimmt, dass der Bundesrat die Abgeltung jährlich im voraus festlegt. Diese bemisst sich nach den ungedeckten Plankosten des Betriebs. Beim Huckepackverkehr wird auch der geplante Infrastrukturkostenanteil gedeckt.

Die Abgeltung beruht auf einer Plan-Transportkostenrechnung. Die SBB verwenden diese seit 1987. Grundlage für die Planrechnung 1991 sind die tatsächlichen Ergebnisse des Jahres 1989. Die SBB rechnen diese aufgrund der 1991 geplanten Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr hoch und gewichten sie mit den 1991 erwarteten Erlös- und Aufwandänderungen.

Die SBB werden erstmals Ende 1990 die Ergebnisse der beiden abgeltungsberechtigten Verkehre mit der neuen Managementerfolgsrechnung nachkalkulieren. Die Abgeltung 1992 soll - eine erfolgreiche Nachkalkulation vorausgesetzt - erstmals nach dem neuen System berechnet werden. Dieses erlaubt noch genauere Ergebnisse.

b. Regionaler Personenverkehr

Die SBB sahen vor, die Zugkilometer im regionalen Personenverkehr von 47,2 auf 50,5 Millionen zu erhöhen. Dies hätte zu einer Abgeltung von 623 Millionen Franken geführt, was gegenüber 1990 eine Steigerung um 73 Millionen Franken oder 13 Prozent bedeutet hätte.

Der Bundesrat hielt diese Werte sowohl bezüglich Leistungsumfang wie finanzieller Belastung zu hoch. Darum setzte er den SBB folgende Ziele:

1. Senkung des Angebots auf 49,3 Millionen Zugkilometer und

2. Reduktion der Abgeltung auf 600 Millionen Franken.

Zu 1.: Die SBB haben auf Weisung des Bundesrates ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Unternehmungsergebnisse ausgearbeitet (Botschaft Voranschlag SBB 1990, BBl 1989 III 1313). Es beinhaltet auch Restrukturierungsmassnahmen im regionalen Personenverkehr. Nachdem der Bundesrat das von den SBB ausgewiesene Verbesserungspotential als zu schmal bezeichnete, erwartete er von den SBB weitere Massnahmen. Der bewilligte Sprung von 47,2 auf 49,3 Millionen Zugkilometer ist um 0,3 Millionen Zugkilometer geringer als die Ausdehnung des S-Bahn Angebotes in Zürich auf das ganze Jahr 1991. Daher sind die SBB zur Umsetzung dieser Bestellung gezwungen, im übrigen Regionalverkehr Reorganisationsmassnahmen zu ergreifen.

Zu 2.: Das reduzierte Angebot vermindert die Kosten für den Regionalverkehr um 10 Millionen Franken. Die Senkung um weitere 13 Millionen Franken gegenüber den Vorschlägen der SBB lassen sich wie folgt begründen. Einerseits hält der Bundesrat dadurch die SBB an, den Regionalverkehr effizienter zu gestalten. Anderseits waren die IST-Ergebnisse der Abgeltungsrechnung bislang gegenüber der im voraus bewilligten Abgeltung immer etwas niedriger. Die SBB profitierten somit bisher von einer -gemessen an ihrer Leistung- zu hohen Abgeltung.

c) Huckepackverkehr

Die SBB beantragten eine Abgeltung von 47 Millionen Franken bei einer angestrebten Transportmenge von 170'000 Sendungen (70% unbegleiteter Verkehr, 30% rollende Landstrasse). Zudem machten sie 12 Millionen Franken Zinsbelastung aus dem Transitkorridor geltend. Gegenüber 1990 steigt die Abgeltung nach diesen Anträgen ohne Transitkorridor um 8 Millionen oder 20 Prozent.

Die geplante Sendungszahl schöpft die Kapazitäten der SBB voll aus. Anderseits entspricht sie den Angeboten, die wir im Rahmen der Transitverhandlungen mit der EG in Aussicht stellten. Es liegt im Interesse des Bundes, eine möglichst hohe Sendungszahl zu befördern.

Die SBB wollen die geplante Sendungszahl mit weniger Betriebsmittel umsetzen als 1990. Sie erhöhen die Auslastung von 14,5 auf 16 Sendungen pro Zug. Diesem Produktivitätsfortschritt steht eine sinkende Ertragskraft gegenüber. Zur Umsetzung des Transitkorridors und im Hinblick auf die Anstrengungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs als Ersatz zum 40-Tonnen-Korridor sehen sich die SBB gezwungen, den ausländischen Bahnen Preiskonzessionen zu machen. Darum wollen die SBB die geplanten Erlösverbesserungen weitergeben. Das führt trotz ausgelasteter Kapazitäten zu einer Oeffnung der Kosten-/Ertragsschere.

Gemäss Bundesratsbeschluss vom 25. Oktober 1989 über die Uebergangslösung können die SBB die Zinsen der Investitionen des Transitkorridors der Abgeltungsrechnung belasten. Sie belaufen sich auf 12 Millionen und sind in erster Linie auf die bereits erfolgte Bestellung der nötigen Lokomotiven zurückzuführen.

Im Rahmen der Budgetberatungen beschloss der Bundesrat, die Abgeltung auf 50 Millionen Franken zu begrenzen. Damit ist der Auftrag an die SBB verbunden, alles zu unternehmen, die geplante Sendungszahl trotzdem umzusetzen. Dies wird nur mit erhöhten Tarifen möglich sein. Allerdings hängt es von äusseren Umständen ab, ob hier ein Handlungsspielraum besteht. Darum könnte sich die geplante Abgeltungssumme objektiv als zu gering erweisen.

132.3 Tariferleichterungen

Bis anhin richtete der Bund für die Entschädigung der Tariferleichterungen im Personenverkehr den SBB eine Pauschalsumme von 41 Millionen Franken aus. Eine vom Bund in Auftrag gegebene Studie zur Wirksamkeit der Tarifmassnahmen geht jetzt davon aus, dass die Entschädigung gegenüber den SBB bisher zu hoch ausfiel. Angesichts der hohen Belastung des Bundes durch die SBB reduzierte der Bundesrat darum die Entschädigung auf 22 Millionen. Gestützt auf interne Auswertungen erachten die SBB allerdings die Schlüsse der Studie als nicht zutreffend. In Anbetracht der finanziellen Lage kann der Bundesrat aber keine Konzessionen eingehen.

14 Der Mittelfristplan 1992-1996

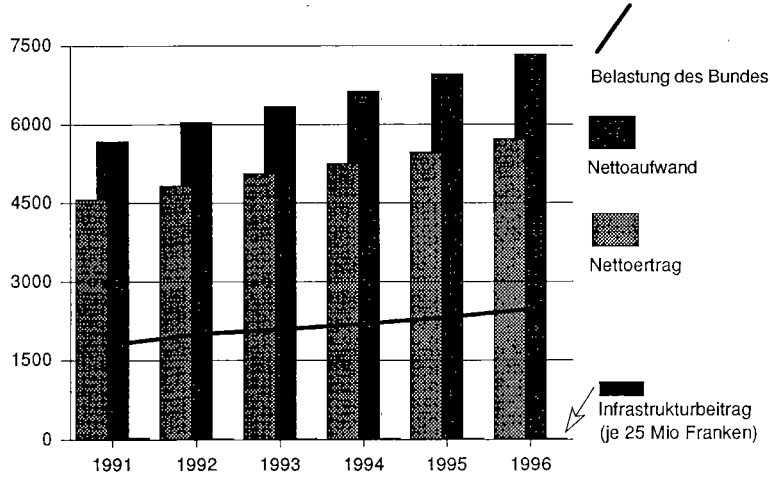
Der Mittelfristplan ist ein Führungsinstrument der SBB. Ausgehend von den bestehenden Strukturen und allfällig geplanter Massnahmen prognostizieren sie mit ihm die nähere Zukunft. Das jeweilige Ergebnis zeigt, ob sich für die Planungen der nächsten Jahre wesentliche Führungsentscheide oder neue unternehmerische Ziele aufdrängen.

Auch dem Bundesrat dient der Mittelfristplan dazu, seine SBB-Politik zu überprüfen und neue mittelfristige Schwerpunkte zu setzen.

141 Ergebnisse des Mittelfristplanes 1992-1996

Entwicklung der wichtigsten Kennziffern des Mittelfristplanes Darstellung 3

a) in absoluten Zahlen



b) in ausgewählten Prozentsätzen Tabelle 5

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Netto-Kostendeckungsgrad	80,4	79,8	79,6	79,1	78,6	78,1
Kostendeckungsgrad Infrastruktur	3,9	2,0	1,9	1,8	1,7	1,6

Die finanziellen Zukunftsaussichten der SBB verschlechtern sich nach einer leichten Erholung wieder. Die SBB korrigierten die Ergebnisse des neuen Mittelfristplanes gegenüber der letztjährigen Planung nach unten. Immerhin können sie auch während der Planungsperiode 1992-1996 einen Infrastrukturbeitrag von jeweils 25 Millionen Franken erarbeiten. Es gelingt ihnen auch, die Personalaufwendungen mit dem Verkehrsertrag zu decken. Es muss vermieden werden, dass die SBB diese kritische Grenze erreichen.

Diese Ergebnisse führen aber gleichwohl zu einer höheren Bundesbelastung. Darum hat der Bundesrat die Planzahlen für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die Infrastruktur zwar im Finanzplan des Bundes erhöht, gegenüber den Eingaben der SBB aber gekürzt. Damit entstand eine Differenz zwischen dem Mittelfristplan 1992-1996 der SBB und dem Finanzplan des Bundes (Abgeltung Regionalverkehr 30-50 Mio. Fr.; Huckepack 8-19 Mio. Fr.; Infrastrukturleistung Bund rund 10 Mio. Fr.) Der Bundesrat erwartet, dass die SBB diese Differenz zu Handen des folgenden Mittelfristplans ausmerzen. Dabei steht im Regionalverkehr die Intensivierung der Reorganisation im Vordergrund, beim Huckepackverkehr die Preisoptimierung.

Sorge bereitet auch die Tatsache, dass die Belastung des Bundes bereits 1994 das vom Bundesrat als kritische Grenze erachtete Ausmass von 2 Milliarden überschreiten soll. Dies muss Anlass dazu sein, die begonnenen Massnahmen zur Verbesserung der Ergebnisse zu intensivieren und zusätzlich nach neuen Wegen zu suchen.

Was die Kostendeckung einzelner Geschäftsbereiche betrifft, fällt weiterhin der sinkende Kostendeckungsgrad im Personenfernverkehr auf. Der Bundesrat wiederholt die bereits im Vorjahr gemachte Aussage, wonach Angebot und Nachfrage besser aufeinander abzustimmen sind. Die Kostendeckung des Gesamtgüterverkehrs steigt. Der Verschlechterung im Wagenladungsverkehr steht wieder eine Verbesserung im Kombiverkehr und am Ende des Planungszeitraums im Cargo Domizil gegenüber. Im Vergleich zum Vorjahr setzen die SBB auf ein erhöhtes Mengenwachstum, und zwar grösstenteils aufgrund des Transitkorridors Schiene/Strasse durch die Schweiz. Erfreulicherweise planen die SBB dabei ein mit den Mengen etwa gleichschreitendes Ertragswachstum.

Die Ergebnisse von CARGO 2000 sind im vorliegenden Mittelfristplan noch nicht enthalten. Die Erarbeitung der nötigen Strategien bereitet den SBB mehr Schwierigkeiten als erwartet. Es ist vorgesehen, dass der Bundesrat 1991 über die Strategie entscheiden kann. Immerhin leiten die SBB 1991 einen Pilotbetrieb für einen Teilbereich von CARGO 2000 in die Wege: Den Aufbau eines Netzes für den Binnen-Kombiverkehr (Linienzüge mit Behälterverkehr). Die Ergebnisse des Pilotbetriebs sollen die weitere Marschrichtung in diesem Angebotssegment festlegen.

142 Massnahmenprogramm 1990-1994

Der Mittelfristplan enthält die Ergebnisse des Massnahmenpaketes 1990-1994 zur Verbesserung der Unternehmungsergebnisse, wie es die eidgenössischen Räte in der Botschaft zum Voranschlag 1990 der SBB am 12. Dezember 1989 (BBl 1989 III 1313) zur Kenntnis genommen haben.

Die SBB sind daran, die in Aussicht genommenen Massnahmen zu realisieren. Ihre konsequente Umsetzung besonders auf der operationellen Ebene ist eine wichtige Führungsaufgabe. Offenbar gelingt es den SBB 1991 noch nicht, das gesamte Potential von 43 Millionen Franken umzusetzen. Darum verlangt die akuelle Lage weitere Anstrengungen. Wir berichten im folgenden über den Stand der Massnahmen.

142.1 Bedienung in der Fläche

Die SBB haben ein Konzept über die Bedienung der Fläche vorgelegt. Dieses soll die personelle Präsenz der SBB im Personen- und Güterverkehr straffen. Dabei geht wohl ein Teil der persönlichen Kontakte verloren, die Dienstleistungsqualität bleibt jedoch aufrecht erhalten. Zur Umsetzung dieses Konzeptes besitzen die SBB die volle Unterstützung des Bundesrates. Sie sind aber gehalten, offen über ihre Absichten zu informieren und die Betroffenen bei der Erarbeitung von Alternativen zur Aufrechterhaltung der Dienstleistungen beizuziehen.

142.2 Preisdifferenzierung

Vorangetrieben haben die SBB ferner die Preisdifferenzierung. Hiezu liegen konkrete Schlüsse zur Machbarkeit vor. Da sich die zeitliche Differenzierung als nicht machbar erwies, konzentrieren sie sich auf die räumliche, verbindungsbezogene Differenzierung. Dazu liegt ein konkreter Zeitplan zur Verwirklichung vor mit einem Erfolgspotential von rund 40 Millionen Franken, das ab 1994 voll erreicht werden kann.

142.3 Investitionsstandard

Die SBB beabsichtigen mit dem Massnahmenpaket eine Neuformulierung des Investitionsstandards. Die diesbezüglichen Erwartungen des Bundesrates konnten die SBB bislang nicht erfüllen. Allerdings sind SBB-seits nun Vorarbeiten erfolgt, so dass der Bund zusammen mit den SBB demnächst die Konsequenzen überprüfen kann. Dies ist nicht zuletzt auch mit Blick auf die stets steigenden Kosten von BAHN 2000 von grundlegender Bedeutung.

142.4 Verbesserung der Ergebnisverantwortung bei den SBB

Fortgeschritten sind dagegen die Arbeiten für die Verbesserung der finanziellen Führung durch Schaffung von Geschäftsbereichen mit Ergebnisverantwortung. Die SBB erwarten von dieser Massnahme einiges. Allerdings stellt eine solche Organisationsform sehr hohe Anforderungen an die Geschäftsleitung, geht es doch darum, die teilweise gegenläufigen Interessen einzelner Geschäftsbereiche zu einem optimalen Ganzen zusammenzufügen.

142.5 Optimierung des regionalen Personenverkehrs

Dem regionalen Personenverkehr wird im Rahmen des Massnahmenpaketes 1990 - 1994 besondere Bedeutung beigemessen. Angestrebt sind regionale öffentliche Verkehrssysteme, welche den Nutzen für die Reisenden erhöhen und den wirtschaftlichen Mitteleinsatz verbessern sollen. Enge Kontakte zwischen Verwaltung und SBB sollen die Voraussetzungen schaffen, um alle sinnvollen Massnahmen rasch verwirklichen zu können. Der Bundesrat ist sich bewusst, damit die politisch brisante Sachfrage des zweckmässigen Verkehrsmitteleinsatzes im regionalen Personenverkehr insbesondere in der Fläche anzugehen. Er richtet dabei sein Handeln nach dem Leitgedanken: besseren öffentlichen Verkehr kostengünstiger erstellen.

Die unternehmerische Verantwortung der SBB im gemeinwirtschaftlichen Angebotsbereich des regionalen Personenverkehrs besteht in der marktgerechten Umsetzung des Leistungsauftrages in konkrete Angebote, der kostengünstigen Erstellung der Leistungen und letztlich im sachgerechten Verkehrsmitteleinsatz. Der Leistungsauftrag 1987 entbindet die SBB nicht von dieser Verantwortung. Der Bundesrat hält an seiner Aufsichtspflicht fest: die SBB haben ihre unternehmerische Verantwortung vermehrt wahrzunehmen und sinnvolle Lösungsvorschläge im regionalen Personenverkehr zu ermitteln - unbesehen um politische Widerstände. Der Bundesrat erwartet von den eidgenössischen Räten eine klare Haltung, welche die SBB in dieser Aufgabe bestärkt. Sollen im regionalen Personenverkehr aus politischen Gründen andere Massnahmen verwirklicht werden als solche, welche im Rahmen des geltenden Leistungsauftrages aus unternehmerischer Sicht angemessen erscheinen, bedarf dies politischer Entscheide des Bundes oder der Kantone zur Bestellung bestimmter Leistungen. Diese müssen mit der Bereitschaft verbunden sein, die finanziellen Konsequenzen daraus zu tragen.

Um dieser Leitidee zum Durchbruch zu verhelfen, erarbeitet das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zusammen mit den SBB eine Richtlinie zur Durchführung von Reorganisationsmassnahmen im regionalen Personenverkehr der SBB .

Die Richtlinie bezweckt die Sicherstellung eines nachfragegerechten und mit geeigneten Verkehrsmitteln erbrachtes Leistungsangebot im regionalen Personenverkehr der SBB. Sie regelt die Zuständigkeiten zwischen Departement und SBB. Vor allem aber weist sie die SBB an, Schienenersatzverkehre zu prüfen, und zwar bei einer längerfristigen Entlastung der Abgeltungsrechnung, bei schwach frequentierten Bahnangeboten, bei Kapazitätsengpässen und bei Angebotsveränderungen im öffentlichen Verkehr einer Region, sofern diese die Leistungen der SBB beeinflussen. Die Verantwortung für die Durchführung der Massnahmen liegt bei den SBB. Das Departement greift nur dann ein, wenn die SBB den vorgesehenen Verfahrensweg und die festgelegten Grundsätze bezüglich Angebot und Finanzierung nicht einhalten können. Letztere sind so ausgestaltet, dass attraktive Schienenersatzverkehre anstelle von Regionalzugsleistungen angeboten werden können. Streckenstillegungen bilden nicht Gegenstand der Richtlinie. Solche gehören in die Kompetenz der Bundesversammlung (Art. 4 Abs. 3 SBB- Gesetz).

Die Problematik der Schienenersatzverkehre im regionalen Personenverkehr der SBB lässt sich wie folgt skizzieren:

- Der mittlere Zuschussbedarf je Leistungseinheit beträgt derzeit bei den SBB im Regionalzugsverkehr Fr. 11.65 (Abgeltung für die ungedeckten Betriebskosten der Regionalzüge dividiert durch Regionalzugskilometer) oder gut das Fünffache dessen, was Bund, Kantone und Gemeinden zusammen durchschnittlich je Buskilometer bei den PTT-Betrieben und den konzessionierten Transportunternehmen leisten; 1991 werden die Regionalzugsleistungen der SBB bereits mit Fr. 12.17 je Kilometer abzugelten sein. Aus dieser Kostenlage heraus ist es unerlässlich, dass dem sach- und wesensgerechten Verkehrsmitteleinsatz vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt wird.
- Schienenersatzverkehre im regionalen Personenverkehr eignen sich insbesondere für verkehrsschwache Regionallinien mit Bahnstationen, die ausserhalb oder am Rande des Siedlungsgebietes liegen. Sie verbessern die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs und sind daher geeignet, vermehrt Reisende für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.
- Die Regionalzugsleistungen der SBB werden nahezu ausschliesslich vom Bund finanziert. Dies bewirkt vielfach eine gewisse Trägheit der Angebotsgestaltung, indem Regionen und Kantone an nicht (mehr) bedürfnis- und marktkonformen Leistungsangeboten festhalten, weil diese aus ihrer Sicht gewissermassen "gratis" erbracht werden. Dies trägt sogar zum Niedergang des öffentlichen Verkehrs einer Region bei.

Der Bundesrat ist der Ueberzeugung, dass Schienenersatzverkehre und ein flexiblerer Verkehrsmitteleinsatz im regionalen Reiseverkehr der SBB im Interesse eines wirksamen und wirtschaftlichen Mitteleinsatzes nüchtern zu prüfen sind, und dass nur bedürfnisgerechte und mit dem geeigneten Verkehrsmittel erbrachte Leistungen umweltpolitisch sinnvoll sind. Letztlich ist öffentlicher Reiseverkehr nicht als Selbstzweck anzubieten, sondern zum Nutzen der Reisenden und der Allgemeinheit.

143 Investitionsplanung

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. Dies erschwert denn auch namhafte kurzfristige Entlastungsmassnahmen im jährlichen Voranschlag. Deshalb darf auch die Investitionspolitik nicht mehr aus den Ueberlegungen zur Verbesserung der finanziellen Ergebnisse der SBB ausgenommen werden.

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

143.1 Investitionsvolumen 1992 und Folgejahre

Mit der Festlegung des Investitionsvolumens setzt der Bundesrat den SBB auch hier eine Zielvorgabe. Diese beziehen sich auf die Vorgabe für die materielle Investitionsplanung. Der Bundesrat legt seine Investitionsvorgabe aber nicht für den Voranschlag, sondern für das

erste Jahr des Mittelfristplanes (1992) verbindlich fest. Im weiteren zeichnet er seine Politik für die Folgejahre vor, damit die SBB ihre Planung darauf ausrichten können.

Ausgehend davon beschloss der Bundesrat im Jahr 1988, die ordentlichen Investitionsvorhaben zu plafonieren. Vorerst für 1990 real auf 1550 Millionen Franken angesetzt, legte er den Plafonds ab 1991 auf 1550 Millionen Franken nominal fest. Dies liess sich umsomehr rechtfertigen, als eine ganze Reihe von Konzeptionen und Projekten nicht unter den Plafonds fallen.

1991 findet denn trotz eingehaltenem Plafonds ein eigentlicher Investitionssprung statt. Nicht nur BAHN 2000 und der Transitkorridor, sondern speziell zu fördernde Projekte (kommerzielle Nutzungen, Pilotbetrieb CARGO 2000) oder von Dritten abgegoltene Investitionen erfolgen ausserhalb des Plafonds. Damit stellt sich die Frage, ob die SBB diesen Investitionssprung personell überhaupt verkraften können.

Nachdem auch die SBB in den Mittelfristplanjahren 1992 und 1993 den Investitionsplafonds dank geeigneten internen Massnahmen für die ordentlichen Investitionen einhalten können, hält der Bundesrat für diese beiden Jahre am nominalen Plafonds fest. Er bewilligt ferner für 1992 ein Investitionsvolumen von 221 Millionen Franken für den Transitkorridor und 114 Millionen für kommerzielle Nutzungen. Beim Transitkorridor können die SBB den Kostenvoranschlag einhalten. Die kommerziellen Nutzungen sind absolut rentabel und verbessern damit das Unternehmungsergebnis. Im weiteren bewilligt der Bundesrat für BAHN 2000 ein Investitionsvolumen von 345 Millionen Franken.

Die SBB haben im Mittelfristplan ab 1994 höhere als das bewilligte, ordentliche Investitionsvolumen ausgewiesen. Sie begründen das mit der überdurchschnittlichen Bauteuerung. Der Bundesrat sieht angesichts der grossen Investitionstätigkeit derzeit aber keine Veranlassung, seinen Plafonierungsentscheid zu ändern. Zudem müssen die SBB vorerst den notwendigen Mindeststandard ihrer Investitionen klar zum Ausdruck bringen.

143.2 Grossprojekte

a. Transitkorridor Schiene/Strasse

Die SBB haben zu diesem Projekt ein Contolling-System eingerichtet, das eine Beurteilung von Planung, Stand und Kostensituation erlaubt. Die Ergebnisse sind zufriedenstellend. Der Transitkorridor kann nach den heutigen Erkenntnissen fristgerecht und innerhalb des Kostenrahmens verwirklicht werden. Dagegen hat die BLS mit dem Ausbau am Lötschberg noch nicht begonnen, da bekanntlich die gegenwärtigen Transitverhandlungen noch zu keinem konkreten Ergebnis geführt haben.

b. BAHN 2000

Die SBB legen periodisch Standberichte zu BAHN 2000 vor. Diese beinhalten den Stand der Planung, wobei jeweils auch neue Kostenschätzungen vorgelegt werden. Die SBB führen im weiteren eine ausführliche Verpflichtungskontrolle, welche die Entwicklung des Kredites

samt Abweichungen und mutmasslichen Endkosten verlässlich darlegt. Die instrumentellen Voraussetzungen für eine ausreichende Kontrolle sind damit gegeben.

Der heutige Stand der Planung zeigt, dass die Einhaltung des "Termins 2000" theoretisch immer noch möglich ist. Es wird aber vom Ausmass der Ausschöpfung der Rechtsmittel gegen die geplanten Bauten abhängen, ob das Ziel erreichbar ist. Soweit SBB und Bund dies beeinflussen können, unternehmen sie die nötigen Schritte. Die SBB haben ihre Finanzplanung im Mittelfristplan darauf ausgerichtet. Infolge der grossen Unabwägbarkeiten nimmt der Bundesrat die entsprechenden Zahlen zur Kenntnis, ohne sie zu genehmigen.

Ausmass und Umfang von BAHN 2000 werden ersichtlich sein, wenn die SBB das Angebot konkret definiert und ihre Wirtschaftlichkeitsrechnungen aktualisiert haben. Sobald diese Berichte vorliegen, wird der Bund eine Beurteilung des geplanten Unternehmens BAHN 2000 vornehmen und den eidgenössischen Räten allenfalls Anträge unterbreiten. Die Beurteilung der bisherigen Berichterstattung zeigt, dass sich die Kosten von BAHN 2000 möglicherweise sehr stark entwickeln werden.

c. Alpentransit

Zur Vertiefung der Entscheidungsgrundlagen haben die eidgenössischen Räte 1989 einen Verpflichtungskredit von 130 Millionen bewilligt, der in den Jahren 1990-1992 zahlungsseitig mit 90 Millionen Franken belastet wird. Im Mai 1990 hat der Bundesrat die Botschaft zum Alpentransit verabschiedet. Unter der Annahme, die entsprechenden Rechtsgrundlagen lägen bis 1993 vor, hat er im Finanzplan für 1993 und 1994 vorsorglich Mittel für Lötschberg und Gotthard eingestellt. Hingegen haben die SBB den Alpentransit in ihrem Mittelfristplan 1992-1996 noch nicht berücksichtigt. Zunächst soll die Ausgestaltung der im Gesetzesentwurf vorgesehenen Sonderrechnung des Alpentransits abgewartet werden.

143.3 Postulat Delalay

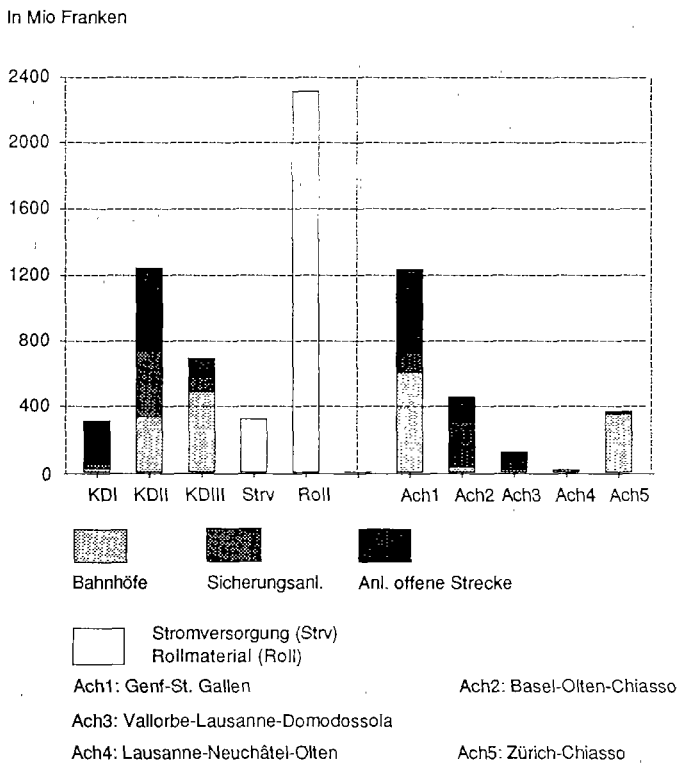
Das Postulat Delalay verlangte von den SBB Auskunft über

1. die Investitionen der SBB in den letzten sechs Jahren, geordnet nach Kreisen, Bahnstromversorgung und Rollmaterial sowie nach Verkehrsachsen;
2. Mittelfristige Investitionspläne nach den vorstehend genannten Kriterien und
3. die Politik der SBB zum Ausbau der Achse Paris - Simplon - Milano.

Die SBB haben die nötigen Unterlagen bereitgestellt:

Zu 1.: Die bisherigen Aufwendungen für Projekte über 10 Millionen Franken und ohne die laufende ordentliche Erneuerung präsentieren sich wie folgt:

Investitionen 1985-1990 der SBB nach ausgewählten Bereichen Darstellung 4



Zu 2.: Die geplanten Vorhaben über 10 Millionen Franken - ohne die ordentlichen Erneuerungen - sind in der Beilage 5 des Mittelfristplanes 1992-1996 der SBB zusammengefasst. Sie sind dort nach den Kreisen gegliedert. Die Beschreibung der Einzelprojekte ermöglicht aber auch die Zuscheidung der Investitionen nach Art und nach ihrer Lage bezüglich der Verkehrsachsen.

Zu 3.: Die Gesamtfahrzeit zwischen Paris und Mailand, aber auch zwischen der Schweiz und diesen beiden Destinationen ist zu hoch. Eine deutliche Reduktion der Fahrzeit, verbunden mit einem verbesserten Anschluss der Westschweiz an das französische TGV-Netz entspricht daher einem prioritären Ziel. Teils im Rahmen von BAHN 2000 und teils zusätzlich ist ein Ausbau verschiedener Abschnitte der Achse Genf-Lausanne und Salgesch-Leuk vorgesehen. Erste Ueberlegungen zeigen, dass mit einer Neubaustrecke von Genf durch den französischen Jura nach Mâcon die Reisezeit zwischen Paris und Mailand von bisher 7 auf rund 5 1/2 Stunden verkürzt werden kann.

2 Besonderer Teil

21 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

Neben der Infrastrukturleistung und den Abgeltungen enthalten der Voranschlag und die Finanzplanung des Bundes noch weitere finanzielle Leistungen zugunsten der SBB. Diese haben in anderen Beschlüssen ihre Grundlage und sind ebenfalls der Preis für bestellte Leistungen. Der Voranschlag der Finanzrechnung und die Perspektiven des Bundes sehen Ausgaben gemäss nachstehender Tabelle vor. In der Regel entsprechen sich die Zahlen des Bundes und der SBB. Die diesmal auftretenden Abweichungen bei der Infrastrukturleistung (1991, 1993 und 1994) und bei der Abgeltung (1992-1994) entsprechen den Kürzungsbeschlüssen des Bundesrates, die von den SBB im Rahmen des nächsten Mittelfristplanes umgesetzt werden sollen.

Abgeltung und Finanzhilfen des Bundes an die SBB (aus der Sicht des Bundes) — Tabelle 6

Finanzielle Leistungen des Bundes	Rechnung	Voranschlag		Finanzplan/ Perspektiven				
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
	in Millionen Franken							
Ordentliche SBB-Gesetzgebung								
- regionaler Personenverkehr	523	550	600	620	640	661	724	770
- Huckepackverkehr 1) 2)	36	42	50	66	81	96	98	101
- Infrastrukturleistung 3)	748	848 4)	956	1110	1207	1284	1388	1493
Andere Bundesbeschlüsse								
- Tariferleichterungen	57	58	39	39	-	-	-	-
- Autoverlad Simplon 2)	1	1	1	1	-	-	-	-
Total	1365	1499	1646	1836	1928	2041	2210	2364

1) Uebergangslösung inbegriffen
2) Finanzierung über zweckgebundene Treibstoffzölle
3) Deckung der Infrastrukturleistung aus dem Vorjahr
4) effektive Infrastrukturleistung für 1989; im Voranschlag 1990 des Bundes mit 869 Millionen Franken enthalten

Der Bund gilt den SBB 1991 die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (650 Mio. Fr.) und die Tariferleichterungen (39 Mio. Fr.) im Jahr 1991 ab. Die Infrastrukturleistung des Bundes hingegen wird um ein Jahr zeitverschoben ausbezahlt. Die im Voranschlag 1991 der SBB vorgesehene Summe von 1110 Millionen Franken wird sich somit erst im Jahr 1992 auf den Bundeshaushalt auswirken.

Die SBB rechnen in ihrem Mittelfristplan 1992-1996 mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der Abgeltung von

- 5,6 Prozent im regionalen Personenverkehr und

- 11,6 Prozent im Huckepackverkehr.

Die Infrastrukturleistung des Bundes wird voraussichtlich jährlich im Mittel um 10,4 Prozent zunehmen.

Der Investitionsbedarf der SBB kann nur teilweise über Abschreibungsmittel und die direkte Belastung der Unternehmungserfolgsrechnung (Grossunterhalt) gedeckt werden. Der Bund stellt den SBB über die Kapitalrechnung Darlehen zur Verfügung. Für die Jahre 1991 und 1992 dürften die SBB Darlehen im Umfang von je 1300 Millionen Franken (Voranschlag 1990 900 Mio. Fr.) beanspruchen (BAHN 2000 inbegriffen).

22 Rechtliches

221 Artikel 1

Artikel 1 verwirklicht die in Artikel 7 Buchstabe d bis des SBB-Gesetzes festgehaltene Kompetenz, wonach die eidgenössischen Räte den Infrastrukturbeitrag der SBB ausserhalb des Voranschlages genehmigen. Der Infrastrukturbeitrag beeinflusst den in 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 legten die eidgenössischen Räte den Infrastrukturbeitrag der SBB im Vorjahr erstmals für drei Jahre fest (1989, 1990 und 1991). Sie verlangten einen Beitrag von jeweils mindestens 25 Millionen Franken pro Jahr. Angesichts des grossen Wachstums der Belastung des Bundes durch die SBB beantragt der Bundesrat zusammen mit den SBB den Infrastrukturbeitrag auf 45 Millionen Franken zu erhöhen.

222 Artikel 2

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

Die in Ziffer 1 veranschlagte Summe der Investitionsrechnung von 2207,2 Millionen Franken zu Lasten der SBB entsprechen dem Investitionsplafond, den der Bundesrat im Vorjahr auf 1550 Millionen Franken ansetzte. Die Differenz geht auf Investitionen in BAHN

2000 (222 Mio. Fr.), den Huckepackkorridor (343,5 Mio. Fr.) und weitere Investitionen ausserhalb des Plafonds zurück.

Das in Ziffer 2 aufgeführte Ergebnis der Erfolgsrechnung berücksichtigt den vom Bundesrat beantragten Infrastrukturbeitrag von 45 Millionen Franken.

Ziffer 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.

Das Gesetz knüpft am Personalbestand des Jahres 1974 an. Dieser betrug damals bei den SBB 41'031 Mitarbeiter. Seither lag der Personalbestand immer unter diesem Wert. Die SBB liegen mit der im Voranschlag 1991 vorgesehenen Zahl von 38'699 Mitarbeitern weit unter der Ausgangsbasis von 1974. Offen bleibt, ob die SBB diese Mitarbeiterzahl überhaupt werden rekrutieren können.

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.

4253

Bundesbeschluss
über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1991

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in einen Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen vom 25. September 1990
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. Oktober 1990[1],

beschliesst:

Art. 1

Der Infrastrukturbeitrag der SBB von 45 Millionen Franken für das Jahr 1991 wird in Abweichung der von den eidgenössischen Räten festgelegten Limite von 25 Millionen Franken genehmigt. Dies führt 1991 bei einem gesamten Infrastrukturaufwand von 1555 Millionen Franken zu einer Belastung des Bundes für die Infrastrukturaufwendungen der SBB von 1110 Millionen Franken.

Art. 2

Die Voranschläge der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1991 werden mit den nachfolgenden Beträgen genehmigt:

1. Der Voranschlag der Investitionsrechnung im Betrag von 2264,9 Millionen Franken, wovon nach Abzug der Beiträge Dritter und verschiedener Erträge von 57,7 Millionen Franken 2207,2 Millionen Franken zu Lasten der SBB gehen;
2. der Voranschlag der Erfolgsrechnung, der bei einem Aufwand und Ertrag von 5719,7 Millionen Franken ausgeglichen abschliesst;
3. der Voranschlag des Personalbestandes von 38 699 Stellen.

Art. 3

Vom Mittelfristplan 1992–1996 der Schweizerischen Bundesbahnen wird Kenntnis genommen.

Art. 4

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

[1] BBl **1990** III 969

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft zum Voranschlag 1991 der Schweizerischen Bundesbahnen vom 24. Oktober 1990

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1990
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	47
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	90.066
Datum Date Data	27.11.1990
Seite Page Pagina	969-993
Ref. No	10 051 613

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.