

über alle Veränderungen der Zielsetzungen. Abschliessend beurteilen die Bundesstellen den Budgetentwurf der SBB unter Berücksichtigung der veränderten Zielsetzungen und der Gründe, die dazu führten. Dieses Verfahren wird zu Beginn der neunziger Jahre verbessert, indem neue kostenrechnerische Grundlagen (Managementerfolgsrechnung) in die Beurteilung einfließen werden. Das Verfahren zur Festlegung der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen konnte vom Leistungsauftrag 1982 übernommen werden.

Wichtigstes mittelfristiges Instrument des Bundesrates zur Beeinflussung der Unternehmungspolitik der SBB ist die Steuerung der Investitionspolitik. In diesem Bereich soll der Bund auf drei Stufen Einfluss nehmen. Primär entscheidet der Bundesrat jährlich über die Höhe des Investitionsvolumens, das den SBB zur Verfügung stehen soll. Zudem beurteilt er alle grösseren neuen Vorhaben der SBB dahingehend, ob sie seinen langfristigen Zielen gegenüber den SBB entsprechen. In Einzelfällen wird auch die Wirtschaftlichkeit bzw. die wirtschaftliche Durchführung der neuen Vorhaben überwacht.

2. Die Festlegung des Infrastrukturbeitrages der SBB

Nach dem Leistungsauftrag 1987 hat der Bundesrat den Beitrag der SBB an die Infrastrukturaufwendungen zum voraus festzulegen. Er hatte sich somit über den Beitrag des Jahres 1988 zu entscheiden. Der Beitrag wurde erstmals nach dem obgenannten Verfahren festgelegt. Obwohl die SBB ihre unternehmerische Leistungsfähigkeit ausschöpften, wird der Beitrag im Jahr 1988 nur 121,5 Millionen Franken betragen. Er sinkt gegenüber 1987 um 90 Millionen Franken. Die SBB werden damit noch knapp 15 Prozent des Infrastrukturaufwandes (1987: 27 %) von 826 Millionen Franken decken können. Die verbleibenden rund 700 Millionen Franken trägt der Bund.

3. Die Festlegung der Abgeltung

Auch die Abgeltung ist zum voraus festzulegen. Sie beträgt für das Jahr 1988 536 Millionen Franken, verglichen mit 510 Millionen Franken im Berichtsjahr.

a. Abgeltung für den regionalen Personenverkehr

Die Abgeltungssumme beträgt 514 Millionen Franken (1987: 495 Mio. Fr.). Den geplanten Betriebskosten von 749 Millionen Franken (724 Mio. Fr.) steht dabei ein Erlös von 235 Millionen Franken (229 Mio. Fr.) gegenüber.

b. Abgeltung für den Huckepackverkehr

Die Abgeltung beläuft sich auf 22 Millionen Franken (1987: 15 Mio. Fr.). Den geplanten Kosten von 49 Millionen Franken (45 Mio. Fr.) steht ein Erlös von 27 Millionen Franken (30 Mio. Fr.) gegenüber.

4. Investitionsplanung

Im Bereich der Investitionsplanung hat der Bundesrat den SBB für das Jahr 1989 ein Investitionsvolumen von 1460 Millionen Franken bewilligt.

IV. Verkehrspolitik

1. Neue Eisenbahnpenttransversale (NEAT)

Im Nachgang zu einer von der Schweiz angeregten Vereinbarung der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens, Oesterreichs und der Schweiz erteilte der Departementsvorsteher im Frühjahr 1986 dem Amt den Auftrag, bis zum Ende des Berichtsjahres Entscheidungsgrundlagen vorzulegen, um einen Bau- und Linienführungsentscheid für eine neue Eisenbahnpenttransversale durch die Schweiz beantragen zu können.

Die Komplexität des Auftrages bedingte eine vielschichtige Projektorganisation. Das Amt übernahm die Leitung der übergeordneten Koordination innerhalb des Departementes und die Projektleitung. Die fachliche Aufarbeitung wurde soweit möglich externen Spezialisten übertragen.

Die beteiligten Experten wurden während des ganzen Berichtsjahres stark beansprucht. Die Projektleitung befasste sich auch mit der Orientierung der direkt interessierten Kantone und der zuständigen Stellen in den Nachbarländern sowie mit einer ganzen Reihe von Sonderfragen. Ende Jahr lag ein Bericht des Departementes an den Bundesrat vor, der gestützt darauf über das weitere Vorgehen entschied.

2. Tarifierleichterungen

Die am 1. Januar in Kraft getretenen Tarifierleichterungen, in deren Mittelpunkt die Verbilligung der 1/2-Preis-Abonnemente steht, zeigten erste positive Ergebnisse. Mit 1 376 000 verkauften 1/2-Preis-Abonnements zu 100 Franken (Stand Ende Oktober) konnten die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um über 100 Prozent gesteigert werden. Bei den SBB ergab sich daraus im schweizerischen Binnenverkehr gesamthaft ein Mehrertrag von 17 Millionen Franken, die Bundesentschädigung für die Tarifierleichterungen nicht eingerechnet. Nach Untersuchungen der SBB ergab sich auch ein gewisser Umsteige-Effekt auf den öffentlichen Verkehr. 6 Prozent der heutigen 1/2-Preis-Abonnements-Besitzer geben an, die Bahn zuvor praktisch nie benützt zu haben. Die Verkehrszunahme im Binnenverkehr der SBB beträgt rund 10 Prozent.

Die Tarifmassnahmen dürften auch gesamtschweizerisch die Erwartungen übertreffen. Die Ergebnisse der einzelnen Unternehmungen (Privatbahnen, Schiffahrts-, Automobil- und Bergbahnunternehmungen) liegen jedoch noch nicht vor. Die Abrechnung über die Ertragsausfälle und deren Abgeltung wird 1988 vorgenommen.

V. Technik und Betrieb

1. Gesetzgebung, Vorschriften und Verfahren

Obschon verfassungsmässig und gesetzlich für die einzelnen Verkehrsmittel nicht die gleiche Ausgangslage besteht, erfolgt die technisch-betriebliche Aufsicht darüber nach einer einheitlichen Konzeption mit entsprechend harmonisierten Vorschriften. Im Mittelpunkt der Aufsichtstätigkeit steht die Sicherheit der Verkehrsmittel für die Benützer. In der Vorbereitung von Vorschriften wurden weitere Fortschritte erzielt. Sie sind nach Möglichkeit auf den neusten Stand der Technik und die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet.

1.1. Eisenbahnen

Die Arbeiten konzentrierten sich auf eine Ergänzung der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung aus dem Jahre 1983, in der die spezifischen Sicherheitsvorschriften für den Unter- und Oberbau noch fehlen. Neben verschiedenen kleineren Verbesserungen soll 1988 mit einer ersten Revision der Verordnung diese Lücke geschlossen werden.

Abgeschlossen wurden die Arbeiten an der Verordnung über die elektrischen Anlagen von Bahnen und an der Verordnung über Parallelführungen und Kreuzungen elektrischer Leitungen unter sich und mit Bahnen.

Ferner wurde die Totalrevision der Verordnung vom 11. November 1925 über das bei Gefährdungen und Unfällen im Bahn- und Schiffsbetrieb zu beobach-