

30.03.2004 – 09:15 Uhr

BFS: BFS: Schweizerische Eisenbahnrechnung 2001

(ots) - 1 Eisenbahnrechnung 2001 Die Schweizerische Eisenbahnrechnung wird im Auftrag des Bundesrates mit Beginn des Rechnungsjahres 1975 als erweiterte Publikation geführt. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen für das Verkehrsangebot Schienenverkehr mehrmals verändert. Ab 1987 übernimmt der Bund die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur der SBB. Seit der Bahnreform schliessen Bund und SBB eine Leistungsvereinbarung für jeweils vier Jahre ab, welche Bau, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur umfasst. Sie legt unter anderem Abgeltung und Investitionsmittel fest. Diese rechnerische Auftrennung zwischen Infrastruktur und Verkehr stimmt mit jener überein, die in den EU-Staaten angewendet wird. Im Weiteren wurden mit einer verkehrspolitischen Weichenstellung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs historisch fundamentale Investitionsvorhaben bei den Bahnen ausgelöst, z.B. Bahn 2000, NEAT. Die Eisenbahnrechnung vermochte in der bisherigen Form die Anforderungen an eine aussagekräftige und transparente Rechnungslegung nicht mehr zu erfüllen, z.B. weil die Unterteilung nach Infrastruktur und den Verkehrssparten fehlte. Das Bundesamt für Statistik beschloss deshalb die Eisenbahnrechnung zu revidieren. Der Schlussbericht dieser Studie vom 31.7.2000 präsentiert eine Pilotrechnung 1998, welche zusammen mit einer Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern von SBB, BLS, ARE, BAV und BFS erarbeitet wurde. Die neue Methode erlaubt es, die Eisenbahnrechnung auf der Stufe Infrastruktur mit anderen Verkehrsträgerrechnungen zu vergleichen.

1.1 Inhalt und Aussagekraft der Eisenbahnrechnung In der Eisenbahnrechnung werden die investierten Mittel und die laufenden Ausgaben für Betrieb und Unterhalt von Anlagen, Fahrzeugen und Nebenbetrieben für die SBB und die Privatbahnen ausgewiesen. Siehe Liste der berücksichtigten Bahnen im Anhang. Gemäss Revision 2000 zeigt die Eisenbahnrechnung neu zwei unterschiedliche Betrachtungsebenen: die betriebswirtschaftliche und die volkswirtschaftliche Rechnung. Die betriebswirtschaftliche Rechnung basiert auf der Unternehmensoptik und zeigt auf, wie gut die Bahnen die Leistungsvereinbarung des Bundes erfüllen. In der volkswirtschaftlichen Rechnung wird ausgewiesen, wie viel der Verkehrsträger Eisenbahnen aus gesamtwirtschaftlicher Sicht kostet. Diese Betrachtungsebene zeigt, wie hoch die volkswirtschaftlich relevanten Kosten für diesen Verkehrsträger jährlich insgesamt ausfallen und wie viel der Kosten aus eigenen Mitteln der Bahnen erwirtschaftet werden. Die drei wichtigsten Unterschiede zwischen der betriebswirtschaftlichen und der volkswirtschaftlichen Rechnung sind: a) Die Abgeltungen des Bundes und der Kantone für Verkehr und Infrastruktur werden bei der volkswirtschaftlichen Rechnung nicht als Ertrag angerechnet. b) Die in der Vergangenheit von der öffentlichen Hand gesprochenen zinsgünstigen oder zinslosen Darlehen werden bei der volkswirtschaftlichen Sicht mit dem durchschnittlichen Zins der Bundesobligationen kalkulatorisch verzinst und den Bahnen angelastet. c) Die auf dem Anlagevermögen anfallenden Kapitalkosten werden bei der volkswirtschaftlichen Rechnung auf der Basis der detaillierten Anlage- und Abschreibungsrechnung der einzelnen Bahnen berechnet. In der betriebswirtschaftlichen Rechnung werden

die Vermögensteile auf der Basis der ausgewiesenen Bilanz abgeschrieben und verzinst, was nicht in jedem Fall der volkswirtschaftlichen Realität entsprechen muss (z.B. bei Tunnels). Dieses Vorgehen entspricht methodisch der Strassenrechnung des Bundesamtes für Statistik (BFS). Ähnlich wie in der Strassenrechnung dient die Eisenbahnrechnung auch als Grundlage für die schweizerische Verkehrspolitik. Die Bilanz zwischen Kosten und Erträgen ergibt die Eigenwirtschaftlichkeit. Weitere Details zum neuen Konzept siehe Tabelle 6.

1.2 Trennung von Verkehr und Infrastruktur Gemäss Eisenbahngesetz werden die Kosten für Betrieb und Infrastruktur seit dem 1.1.1999 neu separat ausgewiesen. Diese Massnahme war unter anderem eine Voraussetzung für die Übernahme der SBB-Infrastruktur durch den Bund. Nach dem Willen der schweizerischen Verkehrspolitik wird die gesetzliche Gleichstellung der Transportunternehmen angestrebt, mit dem Ziel, den Wettbewerb zu fördern und einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu verwirklichen. Es ist das politische Ziel, dass die betriebswirtschaftliche Kostendeckung sowohl im Bereich Infrastruktur wie auch im Bereich Verkehr erreicht wird. Die bestellten Leistungen, z.B. für den Regionalverkehr, werden durch die Besteller abgegolten. Aufgrund der neuen Leistungsvereinbarung war eine Neubewertung des Kapitals bzw. der Anlagen bei den Bahngesellschaften notwendig. Das hat gewisse Auswirkungen auf die Resultate der Eisenbahnrechnung ab 2001 (z.B. etwas höhere Abschreibungen). Insgesamt ist jedoch die Vergleichbarkeit mit den Vorjahren für die wichtigsten Kennziffern gewährleistet. In der betriebswirtschaftlichen Rechnung wird wie in der bisherigen Eisenbahnrechnung üblich eine Übersicht über die genauere Zusammensetzung des Aufwandes und des Ertrags in der Summe aller Bahnen dargestellt. Die Grundlagen für diese Zahlen stammen einerseits aus der Finanzbuchhaltung (Geschäftsberichte, Datenerhebungsbogen) und andererseits aus der Betriebskostenrechnung der Bahnen.

Auskunft:
Willy Früh, Sektion Verkehr
Tel. 032 713 63 68

Link zur kompletten Pressemitteilung:
http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber11/dpm11.htm

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000114/100473373> abgerufen werden.