



BFS Aktuell

Embargo: 19.12.2006, 9:15

.....

11 Verkehr und Nachrichtenwesen

Neuchâtel, Dezember 2006

Schweizerische Eisenbahnrechnung 2004

.....

Auskunft:

Willy Fröh, BFS, Sektion Verkehr, Tel.: 032 713 63 68

E-Mail: willy.frueh@bfs.admin.ch

Bestellnummer: 321-0400-05

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
1 Vorbemerkungen	5
2 Inhalt und Aussagekraft der Eisenbahnrechnung	5
3 Trennung von Verkehr und Infrastruktur	6
4 Die betriebswirtschaftliche Rechnung	6
4.1 Ertrag	6
4.2 Aufwand	7
4.2.1 Betriebsaufwand	7
4.2.2 Kapitalkosten	8
4.3 Beiträge	8
4.4 Kostendeckung	9
4.5 Spartenrechnung	9
5 Die volkswirtschaftliche Rechnung	9
5.1 Ertrag	9
5.2 Gesamtaufwand	9
5.3 Kapitalkosten	9
5.4 Saldozinsen	10
5.5 Spezialfinanzierungen	10
5.6 Eigenwirtschaftlichkeit	10
5.7 Spartenrechnung	11

Tabellen

1 Betriebswirtschaftliche Rechnung 2004	6
2 Betriebswirtschaftliche Rechnung, 1987 bis 2004	7
3 Volkswirtschaftliche Rechnung 2004	9
4 Volkswirtschaftliche Rechnung, 1987 bis 2004	10
5 Volkswirtschaftliche Rechnung, Zusammenstellung der Spezialfinanzierungen	11
6 Volkswirtschaftliche Rechnung, Kapitalkosten und Saldozinsen von 1997 bis 2004	11

Grafiken

G1: Personen- und Güterverkehrsertrag	7
G2: Beiträge	8
G3: Verkehrsertrag und Betriebsaufwand	8
Liste der berücksichtigten Eisenbahnen 2004	12

Zusammenfassung

Die Eisenbahnrechnung des Bundesamtes für Statistik (BFS) weist für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2004 insgesamt ein leicht positives Ergebnis aus. Die betriebswirtschaftliche Unternehmensrechnung zeigt einen Ertrag (inkl. Subventionen) von 8,62 Mia. sowie einen Aufwand von 8,39 Mia. Franken; der Kostendeckungsgrad beträgt 102,7%. Aus volkswirtschaftlicher Sicht hingegen, d.h. unter Ausklammerung der Beiträge der öffentlichen Hand, erscheinen die Ergebnisse der Eisenbahnbetriebe in einem anderen Licht. Subventionen gelten nicht als Ertrag. Belastet werden die Konten zudem durch Zinsen für Defizite und für gewisse Spezialfinanzierungen (NEAT, Refinanzierung der SBB-Pensionskasse usw.). Die volkswirtschaftliche Rechnung weist einen Ertrag von 5,94 Mia. Franken und einen Aufwand von 14,09 Mia. Franken aus, was einen Eigenwirtschaftlichkeitsgrad von 42,2% ergibt. Die externen Kosten sind in der Eisenbahnrechnung nicht berücksichtigt.

1 Vorbemerkungen

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. Zudem wurden mit einer verkehrspolitischen Weichenstellung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs historisch fundamentale Investitionsvorhaben bei den Bahnen ausgelöst, z.B. Bahn 2000, Anschluss an das europäische Netz, neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), Lärmsanierung.

Die allgemeinen rechtlichen Grundlagen für die Eisenbahnunternehmungen sind im Eisenbahngesetz¹ festgelegt. Die heutige Finanzierung der Bahnen wurde gemäss Revision Eisenbahngesetz (Stand 1.1.1996) neu geregelt. Die SBB macht mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung für jeweils vier Jahre ab, welche Bau, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur umfasst. Für die übrigen Eisenbahninfrastrukturen schliessen der Bund und die Kantone mit den konzessionierten Transportunternehmen (KTU) eine Angebotsvereinbarung zur Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ab. Auf Grund dieser Vereinbarungen werden die nicht gedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs der Bahnen (inkl. SBB) vom Bund und den Kantonen abgegolten. Für Investitionen in die Infrastruktur werden die Bahnunternehmungen von der

öffentlichen Hand mit zinslosen Darlehen unterstützt. Gemäss Eisenbahngesetz werden die Unternehmensrechnungen der Bahnen nach Sparten (Verkehr und Infrastruktur) ausgewiesen.

2 Inhalt und Aussagekraft der Eisenbahnrechnung

In der Eisenbahnrechnung wird die Eigenwirtschaftlichkeit der Eisenbahnen ermittelt. Dazu werden die Kosten und Erträge der Bahnen einander gegenübergestellt. Das Resultat zeigt die Entwicklung der Kostendeckung in Mio. Franken bzw. des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades in Prozent. Grundlage für die Erstellung der Eisenbahnrechnung bilden die Geschäftsberichte, Kostenrechnungen, Anlage- und Abschreibungsrechnungen der Bahngesellschaften, ohne Zahnrad-, Standseil- und Strassenbahnen. Die berücksichtigten Eisenbahnunternehmen sind in der Liste im Anhang aufgeführt.

Die Eisenbahnrechnung zeigt zwei verschiedene Betrachtungsebenen: die betriebswirtschaftliche und die volkswirtschaftliche Rechnung. Die betriebswirtschaftliche Rechnung basiert auf der Unternehmensoptik und zeigt auf, wie gut die Bahnen mit ihren Einnahmen und den vereinbarten Beiträgen ihre Kosten decken. In der volkswirtschaftlichen Rechnung wird berechnet, wie viel der Verkehrsträger «Eisenbahnen» aus gesamtwirtschaftlicher Sicht kostet. Diese Betrachtungsebene zeigt die volkswirtschaftlichen Kosten für den Verkehrsträger «Schiene» und in wie weit diese Kosten aus eigenen Mitteln der Bahnen erwirtschaftet werden.

Die drei wichtigsten Unterschiede zwischen der betriebswirtschaftlichen und der volkswirtschaftlichen Rechnung sind:

- a) Die Beiträge des Bundes, der Kantone, der Gemeinden und Dritter für Verkehr und Infrastruktur werden bei der volkswirtschaftlichen Rechnung nicht als Ertrag angerechnet.
- b) Die von der öffentlichen Hand gesprochenen zinsgünstigen oder zinslosen Darlehen und weitere Spezialfinanzierungen werden bei der volkswirtschaftlichen Sicht kalkulatorisch verzinst und den Bahnen angelastet.
- c) Der volkswirtschaftlichen Rechnung werden auch die Kosten für die Verzinsung der kumulierten Aufwandüberschüsse der vergangenen Jahre belastet.

Die kalkulatorische Verzinsung der Vergünstigungen und der kumulierten Saldi gemäss Ziffer b und c ergeben

¹ SR 742.101 Eisenbahngesetz (EGB)

die für die Volkswirtschaft über die Jahre hinweg entstandene Mittelbindung, d. h. die daraus resultierenden Opportunitätskosten.

Dieses Vorgehen entspricht methodisch der Strassenrechnung des BFS. Ähnlich wie die Strassenrechnung dient die Eisenbahnrechnung auch als Grundlage für die schweizerische Verkehrspolitik.

3 Trennung von Verkehr und Infrastruktur

Gemäss Eisenbahngesetz² werden die Kosten für Verkehr und Infrastruktur seit 1999 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 Verkehr wie auch im Bereich Infrastruktur erreicht wird.

4 Die betriebswirtschaftliche Rechnung

4.1 Ertrag

Der Verkehrsertrag der Eisenbahnen betrug im laufenden Berichtsjahr 3442,3 Mio. Fr. (Vorjahr: 3274,4 Mio. Franken); 64,8% entfallen auf die Erträge des Personenverkehrs, 35,2% auf die Erträge des Güterverkehrs. Der Personenverkehr verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 76,2 Mio. Fr. bzw. 3,5% auf 2232,2 Mio. Franken (2003: 2156,0 Mio. Franken). Der Ertrag im Güterverkehr nahm um 91,7 Mio. Fr. oder 8,2% auf 1210,1 Mio. Franken zu (2003: 1118,4 Mio. Fr.).

Die übrigen Erträge³ verzeichneten einen Zuwachs von 372,4 Mio. Fr. auf 2497,4 Mio. Fr. (2003: 2125,0 Mio. Fr.)

Der betriebswirtschaftlichen Rechnung werden auch die Abgeltungen und die Leistungen für Infrastruktur gutgeschrieben. Diese Beiträge beliefen sich für das Jahr 2004 auf 2676,0 Mio. Fr. und nahmen gegenüber dem Vorjahr (2631,8 Mio. Fr.) um 44,2 Mio. Fr. zu.

Tabelle 1: Betriebswirtschaftliche Rechnung 2004

2004, Millionen Franken	Unternehmensrechnung ¹ Spartenrechnung			
	Total	Verkehr	Infrastruktur	Anderes ²
Verkehrsertrag	3'442,3			
Personenverkehr	2'232,2			
Güterverkehr	1'210,1			
Übrige Erträge	2'497,4			
Nettoertrag	5'939,7	4'819,7	2'251,2	748,0
Total Beiträge	2'676,0	915,6	1'760,4	0,0
Abgeltungen: Bund	1'006,3	629,1	377,2	
Kantone	327,6	261,7	65,9	
Gemeinden	10,6	10,5	0,1	
Leistungen für Infrastruktur	1'331,5	14,3	1'317,2	
Bruttoertrag	8'615,7	5'735,3	4'011,6	748,0
Betriebsaufwand	-6'423,3	-4'933,0	-2'613,0	-756,5
Personalaufwand	-3'765,7			
Sachaufwand und Verschiedenes	-2'657,6			
Kapitalkosten	-1'964,4	-655,7	-1'308,7	0,0
Abschreibungen	-1'842,1	-574,9	-1'267,2	
Zinsen	-122,3	-80,8	-41,5	
Gesamtaufwand	-8'387,7	-5'588,7	-3'921,7	-756,5
Deckungsbeitrag I	-2'448,0	-769,0	-1'670,5	-8,5
Kostendeckungsgrad I (ohne Beiträge)	70,8%	86,2%	57,4%	98,9%
Deckungsbeitrag II	228,0	146,6	89,9	-8,5
Kostendeckungsgrad II (mit Beiträge)	102,7%	102,6%	102,3%	98,9%

¹ ohne interne Verrechnungen

² Bahneigene Reisebüros, Dienstleistungen für Dritte, Geldwechsel, Dampfzug etc.

³ Die Rubrik «übrige Erträge» beinhaltet gemäss den Geschäftsberichten den Ertrag aus Betriebsbesorgungen für Dritte, Pacht und Miete, Leistungen für Dritte, Eigenleistungen für Anlagenrechnung, Beteiligungen, usw.

² Art. 62, Änderung vom 1.1.99

Tabelle 2: Betriebswirtschaftliche Rechnung, 1987 bis 2004

Jahr	Gesamtaufwand	Nettoertrag	Saldo (Deckungsbeitrag I)	Kostendeckungsgrad I	Beiträge	Bruttoertrag	Saldo (Deckungsbeitrag II)	Kostendeckungsgrad II
	Millionen Franken			%	Millionen Franken			%
1987	5 715,6	4 665,7	- 1 049,9	81,6	647,4 ²	5 313,1	- 402,5	93,0
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	81,4	702,6 ²	5 550,7	- 407,4	93,2
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	82,3	711,2 ²	5 855,7	- 397,1	93,6
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	81,3	759,0 ²	6 237,5	- 502,6	92,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	80,7	822,0 ²	6 820,0	- 609,7	91,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	78,2	959,0 ²	7 187,4	- 777,8	90,2
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	77,8	1 024,1 ²	7 261,7	- 753,0	90,6
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	77,1	1 017,7 ²	7 334,6	- 860,1	89,5
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	73,7	1 006,3 ²	7 199,1	- 1 206,4	85,6
1996 ¹	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	57,0	2 931,8 ³	7 602,8	- 586,0	92,8
1997 ¹	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	57,1	3 000,8 ³	7 673,1	- 511,1	93,8
1998 ¹	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	56,7	3 208,2 ³	7 837,8	- 320,5	96,1
1999 ¹	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	59,0	2 653,0 ³	7 391,7	- 637,0	92,1
2000 ¹	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	62,4	2 642,5 ³	7 719,0	- 416,8	94,9
2001 ⁴	7 668,3	5 425,9	- 2 242,4	70,8	2 551,3 ³	7 977,2	308,9	104,0
2002	7 888,1	5 434,4	- 2 453,7	68,9	2 620,3 ³	8 054,7	166,6	102,1
2003	7 869,6	5 399,4	- 2 470,2	68,6	2 631,8 ³	8 031,2	161,6	102,1
2004	8 387,7	5 939,7	- 2 448,0	70,8	2 676,0 ³	8 615,7	228,0	102,7

¹ Zahlen angepasst an das Eisenbahngesetz SR 742.101, Änderung vom 24. März 1995, gültig ab 1. Januar 1996

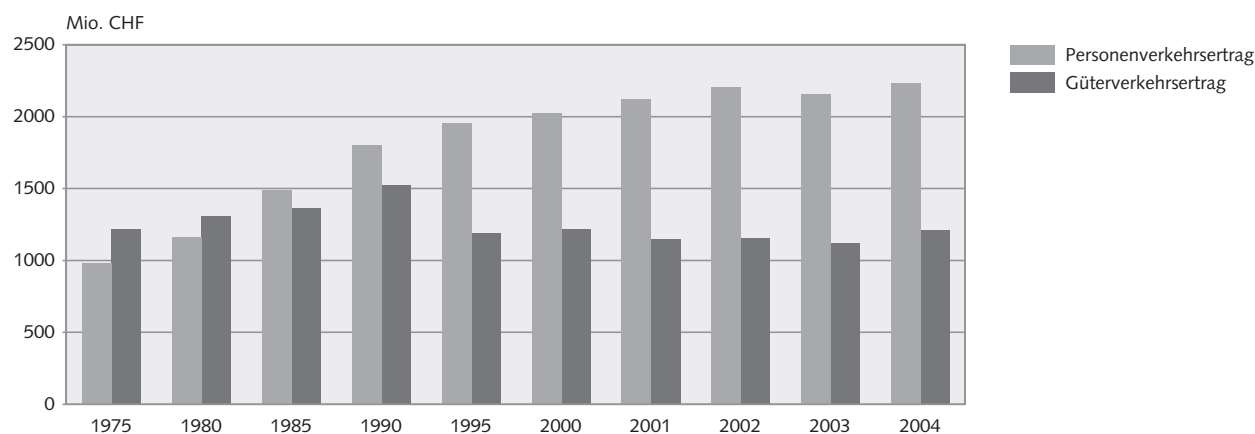
² Abgeltungen an SBB und KTU, inkl. Tarifannäherung der KTU

³ Abgeltungen und Leistungen für die Infrastrukturen der Bahnen

⁴ Ab 2001 Neuberechnung gemäss Revision Eisenbahnrechnung 2000

Personen- und Güterverkehrsertrag

G 1



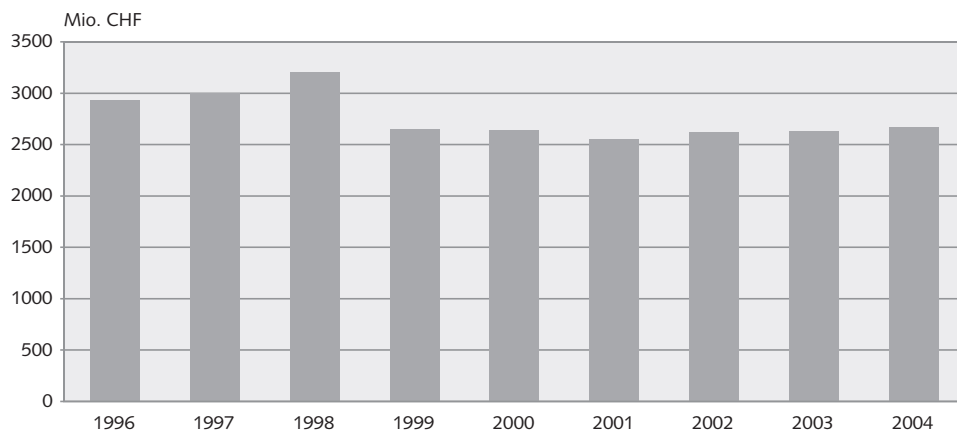
© Bundesamt für Statistik (BFS)

4.2 Aufwand

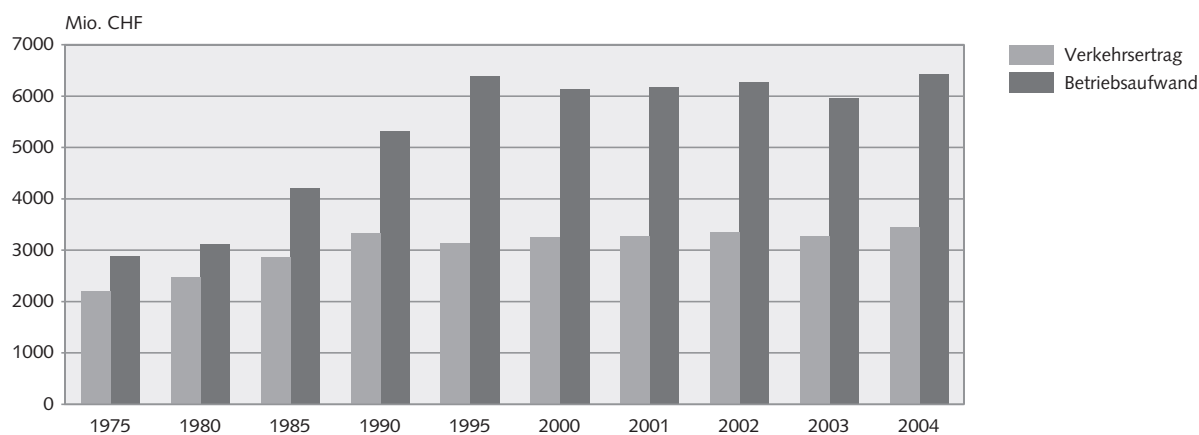
Der Gesamtaufwand setzt sich zusammen aus dem Betriebsaufwand (Personal- und Sachaufwand und Verschiedenes) sowie aus den Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen). Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 518,1 Mio. Fr. bzw. um 6,6% und betrug insgesamt 8387,7 Mio. Fr. (2003: 7869,6 Mio. Fr.)

4.2.1 Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand nahm um 453,6 Mio. Fr. zu oder 7,6% und betrug im Jahr 2004 6423,3 Mio. Fr. (Vorjahr: 5969,7 Mio. Franken). Davon entfiel auf den Personalaufwand 3765,7 Mio. Fr. und auf den Sachaufwand und Verschiedenes 2657,6 Mio. Fr.

Beiträge**G 2**

© Bundesamt für Statistik (BFS)

Verkehrsertrag und Betriebsaufwand**G 3**

© Bundesamt für Statistik (BFS)

4.2.2 Kapitalkosten

In der betriebswirtschaftlichen Rechnung werden Abschreibungen und Zinsen aus den Kostenrechnungen der Bahnen übernommen. Im Unterschied zur volkswirtschaftlichen Rechnung sind hier die kalkulatorischen Zinsen nicht berücksichtigt (z.B. auf zinslosen Darlehen, Zins auf Restwert der Anlagen usw.). Die Kapitalkosten beliefen sich im Jahr 2004 auf 1964,4 Mio. Franken (2003: 1899,9 Mio. Fr.). Die Abschreibungen nahmen um 122,0 Mio. Fr. bzw. 7,1% auf 1842,1 Mio. Fr. zu (2003: 1720,1 Mio. Franken) und der Zinsaufwand ging um 57,5 Mio. Fr. auf 122,3 Mio. Franken zurück.

4.3 Beiträge

In der betriebswirtschaftlichen Rechnung werden den Eisenbahnen jene Entschädigungen der öffentlichen Hand für bestellte Leistungen angerechnet, die nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht kostendeckend erbracht werden können.⁴

Im Jahr 2004 zahlten Bund, Kantone und Gemeinden den Bahnen für die ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes Abgeltungen von 1344,5 Mio. Fr. und Leistungen an die Infrastruktur von 1331,5 Mio. Fr. Das ergibt einen Gesamtbetrag von 2676,0 Mio. Franken (Vorjahr: 2631,8 Mio. Fr.).

⁴ SR 742.101 Eisenbahngesetz (EBG) Artikel 49 in Kraft seit 1. Jan. 1996

4.4 Kostendeckung

Für die Ermittlung des Kostendeckungsgrades in der betriebswirtschaftlichen Rechnung wird der Nettoertrag von 5939,7 Mio. Fr. vom Gesamtaufwand 8387,7 Mio. Fr. in Abzug gebracht. Die Differenz von -2448,0 Mio. Fr. bildet den Deckungsbeitrag I. Das entspricht einem Kostendeckungsgrad I von 70,8%. Zusammen mit den Beiträgen von 2676,0 Mio. Fr. beträgt der Deckungsbeitrag II +228,0 Mio. Franken und der Kostendeckungsgrad II 102,7%. Siehe Tabelle 1.

4.5 Spartenrechnung

Um das Geschäftsergebnis nach Sparten ausweisen zu können, werden die Zahlen der Unternehmensrechnung noch mit den internen Verrechnungen im Umfang von 1879,2 Mio. Franken zwischen den Kostenstellen Verkehr, Infrastruktur und Anderes ergänzt. In der Spartenrechnung aus betriebswirtschaftlicher Sicht beträgt der Kostendeckungsgrad II für die Sparte Verkehr 102,6%, jener für die Infrastruktur 102,3% und für Anderes 98,9%.

5 Die volkswirtschaftliche Rechnung

Die volkswirtschaftliche Rechnung berücksichtigt eine angemessene Kapitalverzinsung für alle Netzteile und Anlagen (inkl. Rollmaterial) sowie die Kosten für die Verzinsung der kumulierten Aufwandüberschüsse. Diese Betrachtungsweise erlaubt eine Aussage darüber, wie viel Mittel die öffentliche Hand für den Verkehrsträger «Schiene» aufwendet, inkl. der entgangenen Marktzinsen für das investierte Kapital (Saldozinsen, Spezialfinanzierungen).

Diese Zinsen belasten über die Jahre hinweg die Eisenbahnrechnung immer mehr. Obgleich die verwendete Methodik für die volkswirtschaftliche Rechnung richtig ist und sie derjenigen der Strassenrechnung entspricht, hat es zur Folge, dass die Zinskosten mit der Zeit immer mehr Gewicht erhalten. Diese Berechnungsmethode muss gut verstanden werden, um eine objektive Interpretation der volkswirtschaftlichen Rechnung zu machen.

5.1 Ertrag

Der Ertrag wird bereits in Kapitel 4.1 ausgewiesen

Die Beiträge des Bundes, der Kantone und der Gemeinden für Verkehr und Infrastruktur werden bei der volkswirtschaftlichen Rechnung nicht als Ertrag angerechnet.

5.2 Gesamtaufwand

Der Gesamtaufwand der volkswirtschaftlichen Rechnung beläuft sich 2004 auf 9160,6 Mio. Franken. Davon entfallen 6423,3 Mio. Fr. auf den Betriebsaufwand (vgl. Kap. 4.2.1) und 2737,3 Mio. Franken auf die Kapitalkosten.

5.3 Kapitalkosten

Der Buchwert gemäss Anlage- und Abschreibungsrechnungen der Bahnen beträgt 24'065,0 Mio. Fr. Der Abschreibungsaufwand betrug 1842,1 Mio. Fr. Auf die Anlagen des Verkehrs entfallen davon 574,9 Mio. Fr. und auf die Anlagen der Infrastruktur 1267,2 Mio. Fr. Der Buchwert wird kalkulatorisch mit dem durchschnittlichen Zinssatz der Bundesanleihen von 3,72% verzinst. Die Zinsbelastung für das Jahr 2004 beträgt 895,2 Mio. Franken.

Tabelle 3: Volkswirtschaftliche Rechnung 2004

2004, Millionen Franken	Gesamtrechnung	Spartenrechnung		
	Total	Verkehr	Infrastruktur	Anderes
Nettoertrag¹	5 939,7	4 819,7	2 251,2	748,0
Betriebsaufwand	-6 423,3	-4 933,0	-2 613,0	-756,5
Kapitalkosten	-2 737,3	-865,0	-1 872,3	-
Abschreibungen	-1 842,1	-574,9	-1 267,2	-
Zinsen	-895,2	-290,1	-605,1	-
Gesamtaufwand	-9 160,6	-5 798,0	-4 485,3	-756,5
Saldozinsen	-4 054,3	-2 659,7	-1 394,6	-
Deckungsbeitrag I	-7 275,2	-3 638,0	-3 628,7	-8,5
Eigenwirtschaftlichkeitsgrad I	44,9%	57,0%	38,3%	98,9%
Zins auf Spezialfinanzierungen ²	-876,3	-345,7	-530,6	-
Deckungsbeitrag II	-8 151,5	-3 983,7	-4 159,3	-8,5
Eigenwirtschaftlichkeitsgrad II	42,2%	54,7%	35,1%	98,9%

¹ Gemäss Tabelle 1

² Gemäss Tabelle 5

Tabelle 4: Volkswirtschaftliche Rechnung, 1987 bis 2004

Jahr	Gesamtaufwand	Nettoertrag	Saldo	Saldo-Zins	Deckungsbeitrag I	Eigenwirtschaftlichkeitsgrad I	Kalkulatorische Zinsen Spezialfinanzierungen	Deckungsbeitrag II	Eigenwirtschaftlichkeitsgrad II
	Millionen Franken					%	Millionen Franken		%
1987	5 715,6	4 665,7	- 1 049,9	- 1 100,5	- 2 150,4	68,5	0,0	- 2 150,4	68,5
1988	5 958,1	4 848,1	- 1 110,0	- 1 173,3	- 2 283,3	68,0	0,0	- 2 283,3	68,0
1989	6 252,8	5 144,5	- 1 108,3	- 1 420,4	- 2 528,7	67,0	0,0	- 2 528,7	67,0
1990	6 740,1	5 478,5	- 1 261,6	- 1 746,2	- 3 007,8	64,6	- 1,2	- 3 009,0	64,5
1991	7 429,7	5 998,0	- 1 431,7	- 1 969,2	- 3 400,9	63,8	- 2,9	- 3 403,8	63,8
1992	7 965,2	6 228,4	- 1 736,8	- 2 294,9	- 4 031,7	60,7	- 8,6 ^r	- 4 040,3 ^r	60,7 ^r
1993	8 014,7	6 237,6	- 1 777,1	- 2 270,5	- 4 047,6	60,6	- 17,4 ³	- 4 065,0 ³	60,5 ³
1994	8 194,7	6 316,9	- 1 877,8	- 2 397,4	- 4 275,2	59,6	- 27,5 ³	- 4 302,7 ³	59,5 ³
1995	8 405,5	6 192,8	- 2 212,7	- 2 498,0	- 4 710,7	56,8	- 40,1 ³	- 4 750,8 ³	56,6 ³
1996 ¹	8 188,8	4 671,0	- 3 517,8	- 2 499,8	- 6 017,6	43,7	- 52,6 ³	- 6 070,2 ³	43,5 ³
1997 ¹	8 184,2	4 672,3	- 3 511,9	- 2 579,3	- 6 091,2	43,4	- 65,4 ³	- 6 156,6 ³	43,1 ³
1998 ¹	8 158,3	4 629,6	- 3 528,7	- 2 663,2	- 6 191,9	42,8	- 75,7 ³	- 6 267,6 ³	42,5 ³
1999 ¹	8 028,7	4 738,7	- 3 290,0	- 3 430,2	- 6 720,2	41,4	- 318,9 ³	- 7 039,1 ³	40,2 ³
2000 ¹	8 135,8	5 076,5	- 3 059,3	- 3 570,4	- 6 629,7	43,4	- 466,1 ³	- 7 095,8 ³	41,7 ³
2001 ²	8 293,9	5 425,9	- 2 868,0	- 3 778,1	- 6 646,1	44,9	- 636,3 ³	- 7 282,4 ³	42,7 ³
2002	8 558,0	5 434,4	- 3 123,6	- 3 902,2	- 7 025,8	43,6	- 720,7 ³	- 7 746,5 ³	41,2 ³
2003	8 578,2	5 399,4	- 3 178,8	- 4 069,5	- 7 248,3	42,7	- 823,8 ³	- 8 072,1 ³	40,1 ³
2004	9 160,6	5 939,7	- 3 220,9	- 4 054,3	- 7 275,2	44,9	- 876,3 ³	- 8 151,5 ³	42,2 ³

¹ Zahlen angepasst an das Eisenbahngesetz SR 742.101, Änderung vom 24. März 1995, gültig ab 1. Januar 1996

² Ab 2001 Neuberechnung gemäss Revision Eisenbahnrechnung 2000

³ Ab 2004 werden neu die kalkulatorischen Zinsen der Darlehen aus Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) für die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) rückwirkend auf das Jahr 1993 in der Eisenbahnrechnung berücksichtigt

r) Rektifiziert

5.4 Saldozinsen

Für die Ermittlung des Deckungsbeitrages sind der Rechnung noch die Kosten für die Verzinsung der kumulierten Aufwandüberschüsse zu belasten. Die kalkulatorische Verzinsung der kumulierten Saldi ergibt die für die Volkswirtschaft über die Jahre hinweg entstandene Mittelbindung und die daraus resultierenden Alternativkosten an. Der Saldozins betrug für alle Bahnen zusammen 4054,3 Mio. Franken.

5.5 Spezialfinanzierungen

Unter Spezialfinanzierungen sind die direkten und indirekten Zuwendungen der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden) zu betrachten, die nicht aus der Rechnungslegung der Bahnen hervorgehen und deshalb in den Jahresergebnissen der Bahnen nicht enthalten sind. Es sind dies u.a. zinslose Darlehen, Beiträge à fonds perdu, Direktfinanzierungen aus öffentlichen Mitteln oder auch Leistungen im Rahmen der Entschuldung. Anders formuliert handelt es sich dabei um den Erlass von Zahlungen der Bahn an die öffentliche Hand, die entsprechend dem Verursacherprinzip kalkulatorisch der Eisenbahnrechnung belastet werden.

Die Spezialfinanzierungen sind in der **Tabelle 5** zusammengestellt. Die Zinsen der Spezialfinanzierungen belaufen sich für das Jahr 2004 auf 876,3 Mio. Franken (2003: 823,8 Mio. Fr.). Ab 2004 werden neu die kalkulatorischen Zinsen der Darlehen aus Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte (FinöV-Fonds) für die neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) rückwirkend auf das Jahr 1993 in der Eisenbahnrechnung berücksichtigt.

5.6 Eigenwirtschaftlichkeit

Die volkswirtschaftliche Rechnung zeigt wie hoch die effektiven Kosten der Bahnen sind und in welchem Mass diese Kosten durch die Erträge der Benützer gedeckt werden. Diese Kennziffer wird als Eigenwirtschaftlichkeitsgrad bezeichnet.

Nach Abzug des Gesamtaufwandes von 9160,6 Mio. Fr. und der Saldozinsen von 4054,3 Mio. Fr. vom Nettoertrag von 5939,7 Mio. Fr. ergibt sich ein Deckungsbeitrag I von -7275,2 Mio. Fr. oder ein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad I von 44,9%. Zusammen mit dem Zinsaufwand der Spezialfinanzierungen von 876,3 Mio. Franken belaufen sich die gesamten Kosten auf 14'091,2 Mio. Franken. Daraus resultiert ein Deckungsbeitrag II von -8151,5 Mio. Fr. oder ein Eigenwirtschaftlichkeitsgrad II von 42,2%.

Tabelle 5: Volkswirtschaftliche Rechnung, Zusammenstellung der Spezialfinanzierungen

2004		Zinssatz	in Mio CHF	
			Kapital	Kalkulat. Zinsen
Kombi	Anschlussgleise, EFV 802.4600.401 ab 1990	3,7%	366,6	13,6
Kombi	Terminalbeiträge, EFV 802.4200.202 ab 1990	3,7%	237,0	8,8
Kombi	Abgeltung Kombiverkehr, EFV 802.4600.402 ab 2000	3,7%	190,3	7,0
SBB	Erläss Pensionskassenschuld, SR 742.30 ab 1999	3,7%	5 693,7	210,7
SBB	Zinslose Darlehen, SR 742.30 ab 1999	3,7%	5 120,1	189,4
SBB	Verzicht Darlehensrückzahlung Energie 2001	3,7%	1 361,2	50,4
SBB	Darlehensverzicht zur Rückstellung bei Altersrenten 2001	3,7%	746,6	27,6
SBB	Finanzierung Deckungslücke Mindestaustrittsleistung 2001	3,7%	169,1	6,3
RhB	Vereinatunnel: Infrastruktur ab 1992	3,7%	955,3	35,3
RhB	Vereinatunnel: Verkehr ab 1992	3,7%	88,0	3,3
KTU	Ausbruchkosten kleinere Bahntunnels (70,9%) ¹	1,7%	2 603,7	44,3
BLS	Ausbruchkosten kleinere Bahntunnels (29,1%) ¹	1,7%	1 068,7	18,2
NEAT ²	Ausbruchkosten Lötschbergtunnel ab 1993	3,7%	3 651,2	135,1
NEAT ²	Ausbruchkosten Gotthardtunnel ab 1993	3,7%	3 297,5	122,0
NEAT ²	Anschluss Ostschweiz (Zimmerbergtunnel) ab 1995	3,7%	121,4	4,5
TOTAL (Stand 31.12.2004)			25 670,1	876,3

¹ Gesamte Länge mal Ausbruchskosten² Neu (ab Eisenbahnrechnung 2004)

5.7 Spartenrechnung

In der Spartenrechnung werden die internen Verrechnungen im Umfang von 1879,2 Mio. Fr. unter den Kostenstellen Verkehr, Infrastruktur und Anderes verteilt. Die

Trassenkosten werden der Kostenstelle Verkehr belastet und der eigenen Infrastruktur gutgeschrieben. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ergeben sich in den Sparten folgende Eigenwirtschaftlichkeitsgrade II: Verkehr 54,7%, Infrastruktur 35,1% und Anderes 98,9%.

Tabelle 6: Volkswirtschaftliche Rechnung, Kapitalkosten und Saldozinsen von 1997 bis 2004

Millionen Franken	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Buchwert Jahr -1	14 238,0	15 792,0	16 481,0	19 987,0	20 748,0	20 518,0	21 093,0	22 211,0
Nettozuwachs der Anlagen	2 735,2	1 833,7	4 580,9 ¹⁾	1 853,5	1 007,2 ²⁾	1 991,1	2 838,1	3 696,1
Total	16 973,2	17 625,7	21 061,9	21 840,5	21 755,2	22 509,1	23 931,1	25 907,1
Abschreibungen	-1 181,2	-1 144,7	-1 074,9	-1 092,5	-1 237,2	-1 416,1	-1 720,1	-1 842,1
Buchwert Ende Jahr	15 792,0	16 481,0	19 987,0	20 748,0	20 518,0	21 093,0	22 211,0	24 065,0
Zinsaufwand	- 892,8	- 865,9	- 916,3	- 907,2	- 880,2	- 869,0	- 888,4	- 895,2
Kumulierte Saldi	-62 434,0	-68 525,2	-74 717,1	-81 437,3	-88 067,0	-94 713,1	-101 738,9	-108 987,2
Saldo	-3 511,9	-3 528,7	-3 290,0	-3 059,3	-2 868,0	-3 123,6	-3 178,8	-3 220,9
Saldozinsen	-2 579,3	-2 663,2	-3 430,2	-3 570,4	-3 778,1	-3 902,2	-4 069,5	-4 054,3
Kumulierte Saldi neu	-68 525,2	-74 717,1	-81 437,3	-88 067,0	-94 713,1	-101 738,9	-108 987,2	-116 262,4
Zinsaufwand + Saldozinsen	-3 472,1	-3 529,1	-4 346,5	-4 477,6	-4 658,3	-4 771,2	-4 957,9	-4 949,5
Abschreibungen	-1 181,2	-1 144,7	-1 074,9	-1 092,5	-1 237,2	-1 416,1	-1 720,1	-1 842,1
Total der Kapitalkosten und Saldozinsen	-4 653,3	-4 673,8	-5 421,4	-5 570,1	-5 895,5	-6 187,3	-6 678,0	-6 791,6

¹ Übergang zur SBB AG – Neubewertung der Anlagen infolge Übernahme der Infrastruktur durch den Bund² Verzicht Darlehensrückzahlung Energie 1199,7 Mio. Franken der SBB und Neubewertung der Anlagen infolge Bahnfusionen

Liste der berücksichtigten Eisenbahnen 2004

		Bemerkungen
AB	Appenzeller Bahnen	
asm	Aare Seeland Mobil	
BAM	Chemins de fer Bière - Apples - Morges	
BDWM	BDWM-Transport AG	
BLS	BLS Lötschbergbahn	inkl. BLS Cargo AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen	
CJ	Chemins de fer du Jura	
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	
FB	Forchbahn	
FLP	Ferrovie Luganesi	
FW	Frauenfeld - Wil-Bahn	
KLB	Kriens - Luzern-Bahn	
LEB	Chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher	
LSE	Luzern - Stans - Engelberg-Bahn	
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn AG	
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn (Kraftwerke Oberhasli AG)	
MOB	Chemin de fer Montreux - Oberland Bernois	
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera	
NStCM	Chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez	
OC	Chemin de fer Orbe - Chavornay	
OeBB	Oensingen - Balsthal-Bahn	
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn	
RHB	Rorschach - Heiden-Bergbahn	
RhB	Rhätische Bahn	
RM	Regionalverkehr Mittelland	
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	inkl. Cargo
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	
ST	Sursee - Triengen-Bahn	
STB	Sensetalbahn	Zahlen in Rechnung SBB AG enthalten
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn	
TB	Trogenerbahn	
TMR	Transports de Martigny et Régions	
TPC	Transports publics du Chablais	
TPF	Transports publics fribourgeois	
TRAVYS	Transports Vallée de Joux / Yverdon-les-Bains Ste-Croix	
TRN	Transports régionaux neuchâtelois	
VCh	Chemin de fer Vevey - Chexbres	
WB	Waldenburgerbahn	
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn	