

10 863

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung über die
Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970

(Vom 12. Mai 1971)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970 zu unterbreiten. Wie bereits die Botschaft zum Voranschlag 1971 der SBB legen wir im Sinne einer Arbeitsrationalisierung auch die Botschaft über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der SBB für das Jahr 1970 in einer etwas gedrängteren Form vor, wobei wir uns auf die Wiedergabe der wichtigsten Zahlen beschränken. Für Einzelheiten verweisen wir auf den gedruckt vorliegenden Geschäftsbericht der SBB. Mit der neuen, übersichtlicheren Darstellung soll Ihrem Wunsch nach konzentrierterer Information Rechnung getragen werden.

I. Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

Verkehrsleistungen (in Millionen)

	1966	1967	1968	1969	1970
Beförderte Personen	236,1	226,1	227,0	231,2	230,8
Beförderte Gütertonnen	37,7	38,6	39,7	42,6	45,6

Im Personenverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr ein geringfügiger Verkehrsrückgang von 400 000 Reisenden oder 0,2 Prozent eingetreten. Erfreulicherweise konnte dagegen die Zahl der Personenkilometer um 1,2 Prozent auf 8168 Millionen gesteigert werden.

Mit 45,6 Millionen beförderten Gütertonnen ist das Transportvolumen um 3 Millionen t oder 7,2 Prozent höher als im Vorjahr und erreichte einen neuen Höchstwert. Der schweizerische Güterverkehr nahm um 7,1 Prozent auf 33,8 Millionen t, der internationale Transitgüterverkehr sogar um 7,7 Prozent auf 11,5 Millionen t zu. An der gesamten Durchfuhr war die Gotthardlinie mit 7,9 Millionen t (70 %), der Simplon mit 2,5 Millionen t (22%) beteiligt. Nahezu verdoppelt hat sich der Verkehr mit Transcontainern, von denen im Berichtsjahr 41 000 mit einer Nutzlast von 650 000 t hauptsächlich im Transit durch die Schweiz befördert wurden. Auch der Huckepackverkehr verzeichnete einen erfreulichen Verkehrszuwachs. Im letzten Jahrzehnt (1960–1970) hat das Gütertransportvolumen der SBB um 56 Prozent zugenommen, der Transitverkehr allein stieg um 85 Prozent.

(in Millionen Franken)	<i>Verkehrserträge</i>				
	1966	1967	1968	1969	1970
Reiseverkehr	555,3	552,5	566,5	624,8	636,4
Personenverkehr	526,7	524,5	542,0	599,0	609,6
Gepäckverkehr	12,5	11,5	11,3	12,3	11,7
Beförderung begleiteter Motorfahrzeuge	16,1	16,5	13,1	13,5	15,1
Güterverkehr	764,5	815,1	836,0	924,7	978,4
Wagenladungsverkehr ...	556,0	597,0	618,6	683,7	734,2
Stückgutverkehr	160,2	169,5	167,7	190,2	194,2
Post	48,3	48,6	49,7	50,8	50,0
Reise- und Güterverkehr ...	1319,8	1367,6	1402,5	1549,5	1614,8

Der Ertrag aus dem gesamten Reiseverkehr stieg gegenüber dem Vorjahr um 11,6 Millionen oder 1,9 Prozent auf 636,4 Millionen Franken. Die Zunahme ist vorwiegend der erfreulichen Entwicklung des internationalen Personenverkehrs sowie des schweizerischen Gruppenreiseverkehrs zu verdanken. Auch bei der Beförderung von begleiteten Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel hat sich – nach einem empfindlichen Rückgang im Jahre 1968 (Eröffnung des Bernhardin-Strassentunnels) – der 1969 eingetretene Aufschwung weiter verstärkt.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind hauptsächlich als Folge der Verkehrszunahme um 53,7 Millionen oder 5,8 Prozent auf 978,4 Millionen Franken angestiegen.

Auf den 1. Januar 1970 trat sodann die sogenannte Volumentarifizierung in Kraft, die als Tarifgrundlage neben dem Gewicht auch den beanspruchten Laderaum berücksichtigt und pro Kubikmeter ein Mindesttaxgewicht von 120 kg vorsieht. Von dieser Tarifizierung wurden rund 13 Prozent der Stückgüter betroffen.

II. Baurechnung

(in Millionen Franken)	1966	1967	1968	1969	1970
Anlagen und Einrichtungen .	264,2	276,9	265,8	272,6	292,9
Um- und Ausbau von					
Bahnanlagen	219,9	224,2	218,3	226,6	251,8
Kraftwerke	24,3	29,5	20,5	23,3	18,2
Werkstätten	12,9	13,5	11,3	9,8	10,3
Verschiedenes	7,1	9,7	15,7	12,9	12,6
Fahrzeuge	173,7	167,9	165,0	162,1	154,2
Unvorhergesehenes	-	-	-	-	-
Bauaufwendungen total	437,9	444,8	430,8	434,7	447,1

Die Bauaufwendungen des Berichtsjahres sind mit 447,1 Millionen Franken um 12,4 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Der Aufwand für den Um- und Ausbau von Bahnanlagen (251,8 Mio. Fr.) setzt sich wie folgt zusammen: 142,2 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden, 26,7 Millionen Franken für den allgemeinen Ausbau von Linien und Anlagen der offenen Strecke, 39,0 Millionen Franken für den Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen sowie 43,9 Millionen Franken für die Erneuerung von Gleisen und Weichen. Der Aufwand für Fahrzeuge (154,2 Mio. Fr.) gliedert sich in jenen für Triebfahrzeuge (81,9 Mio. Fr.), Personen- und Gepäckwagen (41,9 Mio. Fr.) und Güterwagen (30,4 Mio. Fr.).

Im neuen Rangierbahnhof Lausanne-Denges konnten die Bauarbeiten mit Ausnahme der Wagenreparaturwerkstätte abgeschlossen werden (Gesamtaufwand rd. 150 Mio. Fr.); im Rangierbahnhof Muttenz II wurden sie planmässig gefördert.

Als erste Bauetappe für den Schnellgutstammbahnhof Bern-Wylerfeld wurden die Hauptgleise Bern-Zollikofen verschoben. Der Ausbau der Station Killwangen-Spreitenbach zum Abzweigbahnhof (Ausgangspunkt der neuen Heitersberglinie Killwangen-Mellingen / Westzufahrt zum Rangierbahnhof Limmattal) ist in vollem Gang.

Doppelspuren konnten im vergangenen Jahr zwischen St-Léonard und Granges-Lens auf der Simplonlinie sowie zwischen Chur und Zizers in Betrieb genommen werden. Im Berichtsjahr konnten ausserdem 81 Niveauübergänge aufgehoben werden. Die Zahl der Lichtsignale erhöhte sich um 458 auf 12 567.

Bei den Fahrzeugen ist die Bestellung weiterer 50 Hochleistungslokomotiven vom Typ Re 4/4 II sowie von vier Prototyp-Triebwagenzügen (RABDe 8/16) zu erwähnen. Im Berichtsjahr selber wurden 29 Re 4/4 II abgeliefert, ebenso 77 Personenwagen und 34 Gepäckwagen. Bei der schmalspurigen Brünigbahn konnte mit der Ablieferung der letzten neun Personenwagen das Er-

neuerungsprogramm abgeschlossen werden. Auch die Erneuerung des Güterwagenparks wurde mit der Ablieferung von 474 neuen Güterwagen fortgesetzt.

III. Betriebsrechnung

(in Millionen Franken)	1966	1967	1968	1969	1970
Betriebsertrag	1454,9	1513,5	1556,0	1719,4	1794,6
Verkehrsertrag	1319,8	1367,6	1402,5	1549,5	1614,8
Reiseverkehr	556,6	552,5	566,5	624,8	636,4
Güterverkehr	763,2	815,1	836,0	924,7	978,4
Nebenertrag	135,1	145,9	153,5	169,9	179,8
Betriebsaufwand	1175,9	1200,5	1249,0	1352,4	1436,6
Personalaufwand ¹⁾	841,1	863,6	899,5	965,9	1033,3
Sachaufwand	334,8	336,9	349,5	386,5	403,3
Unvorhergesehenes	—	20,0	—	—	—
Betriebsüberschuss	279,0	313,0	307,0	367,0	358,0

Da im Berichtsjahr der Betriebsaufwand (+ 84,2 Mio. Fr. oder 6,2%) stärker angestiegen ist als der Betriebsertrag (+ 75,2 Mio. Fr. oder 4,4%), resultiert ein um 9 Millionen Franken niedrigerer Betriebsüberschuss von 358 Millionen Franken. Das Ansteigen des Betriebsaufwandes war vor allem durch höhere Personalkosten (+ 67,3 Mio. Fr.) bedingt.

Personalbestand

(im Jahresdurchschnitt)	1966	1967	1968	1969	1970
Verwaltung und Leitung ...	3 204	3 257	3 319	3 423	3 458
Stationsdienst	20 159	19 830	19 634	19 747	19 829
Zugförderung	4 587	4 570	4 589	4 574	4 551
Zugbegleitung	3 312	3 258	3 175	3 111	3 055
Bewachung und Offenhaltung der Bahn	1 276	1 129	1 346	1 224	1 232
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen	4 527	4 515	4 230	4 170	4 200
Unterhalt des Rollmaterials ..	3 972	3 929	3 840	3 811	3 757
Kraft- und Unterwerke	225	228	224	225	229
Übrige, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 296	1 302	1 332	1 366	1 219
<i>Total</i>	42 558	42 018	41 689	41 651	41 530

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 41 530 Bedienstete und war damit um 121 Personen niedriger als im Vorjahr. Während die seit 1965 anhaltende Verminderung des Personalbestandes anfänglich weitgehend als erfreuliches Ergebnis verschiedener Rationalisierungsmassnahmen gewertet wer-

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

den konnte, wurde der Personalbestand ab 1968 mehr und mehr von den zunehmenden Rekrutierungsschwierigkeiten beeinflusst. Eine in diesem Ausmass noch nie festgestellte Austrittswelle trug dazu bei, den Personalbestand weiter absinken zu lassen. Die prekären Personalverhältnisse zwangen ab Oktober 1970 zur Schliessung des Rangierbahnhofes Basel SBB an Sonntagen; im Rangierbahnhof Zürich musste der Pikettdienst an Sonntagen ebenfalls aufgehoben werden. Auch in anderen Dienstzweigen im Bereich grosser Städte gibt der Personalbestand zu Besorgnis Anlass.

IV. Gewinn- und Verlustrechnung

(in Millionen Franken)	1966	1967	1968	1969	1970
<i>Ertrag</i>	321,7	366,6	352,9	415,3	416,0
Betriebsüberschuss	279,0	313,0	307,0	367,0	358,0
Im Betriebsaufwand enthaltene Abschreibungen und Zinsen	30,2	31,8	32,4	33,8	35,7
Übrige Erträge	12,5	21,8	13,5	14,5	22,3
<i>Aufwand</i>	329,3	365,5	368,5	414,4	412,3
Abschreibungen vom Anlagevermögen	187,2	195,6	205,5	211,5	214,2
Kapitalkosten	78,9	92,6	98,3	108,1	118,8
Ergänzungsbeiträge an PHK und TZ an Rentner	59,7	64,4	61,8	70,9	75,6
Zuweisung Rücklage Schiene / Strasse	–	10,0	–	20,0	–
Übriger Aufwand	3,5	2,9	2,9	3,9	3,7
<i>Reingewinn des Jahres</i>		1,1		0,9	3,7
<i>Fehlbetrag des Jahres</i>	7,6		15,6		

Unter Berücksichtigung der 1969 erfolgten Zuweisung von 20 Millionen Franken an die Rücklage zur Verbesserung der Verkehrsanlagen Schiene / Strasse ergibt sich im Berichtsjahr eine Verschlechterung des Jahresergebnisses um 17,2 Millionen Franken. Statt des vorjährigen Ertragsüberschusses von 20,9 Millionen Franken resultiert somit für 1970 nur noch ein solcher von 3,7 Millionen Franken.

Die um 2,8 Millionen Franken höheren Abschreibungen vom Anlagevermögen setzen sich aus den Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen einerseits sowie von Restbuchwerten, vorsorglich erworbenen Grundstücken und Beteiligungen andererseits zusammen. Der gewogene Abschreibungssatz betrug 3,3 Prozent.

Die Zunahme der Kapitalkosten ist bedingt durch das Ansteigen des Fremdkapitals. Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse (PHK) und die Teuerungszulagen an Rentner stiegen im Berichtsjahr um 4,7 auf 75,6 Millionen Franken.

Beim Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung stellen die im Betriebsaufwand enthaltenen Abschreibungen und Zinsen lediglich einen buchmässigen Ertrag dar. Sie entsprechen den Abschreibungen und Zinsen, die für gewisse Betriebsteile mit Vollkostenrechnung (Werkstätten, Kraftwerke usw.) im Betriebsaufwand ausgewiesen werden. Da die Abschreibungen und Zinsen gesamthaft in der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen sind, müssen die im Betriebsaufwand enthaltenen Abschreibungen und Zinsen zum Ausgleich als Ertrag der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht werden.

V. Bilanz

(in Millionen Franken)	1966	1967	1968	1969	1970
Aktiven	3606	3776	3965	4211	4355
Anlagevermögen	2987	3199	3385	3571	3764
Betriebsvermögen	531	498	513	564	476
Übrige Aktiven	88	79	67	76	115
Passiven	3612	3775	3980	4210	4350
Eigenkapital	999	985	970	962	947
Dotationskapital	800	800	800	800	800
Gesetzliche Reserve und Rücklagen	199	185	170	162	147
Fremdkapital	2520	2701	2909	3152	3270
Rückstellungen	27	23	20	19	17
Übrige Passiven	66	66	81	77	116
<i>Aktivsaldo</i>		1		1	5
<i>Passivsaldo</i>	6		15		

Im Berichtsjahr ist das Anlagevermögen um 193 Millionen auf 3764 Millionen Franken angestiegen. Von dieser Zunahme entfielen 111 Millionen Franken auf Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, 78 Millionen Franken auf unvollendete Bauten und 4 Millionen Franken auf vorsorglich erworbene Grundstücke und Beteiligungen. Das Betriebsvermögen reduzierte sich hauptsächlich als Folge zurückgegangener Bankguthaben um 88 Millionen auf 476 Millionen Franken. Die «übrigen Aktiven» sind infolge ausstehender Verkehrsabrechnungen um 39 Millionen Franken angestiegen.

Bei den Passiven blieben Dotationskapital und gesetzliche Reserve (99 Mio. Fr.) unverändert. Die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene / Strasse verminderte sich durch zugesicherte Beiträge an die Aufhebung von Niveaübergängen auf 10 Millionen Franken. Das Fremdkapital ist um 118 Mil-

tionen auf 3270 Millionen Franken angestiegen. Der Anstieg ist im wesentlichen durch die Umwandlung von 100 Millionen Franken Kontokorrentguthaben der Pensions- und Hilfskasse in langfristige Depotscheine bedingt. Die um 39 Millionen Franken höheren «übrigen Passiven» enthalten als bedeutendste Posten die Schuldsaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen.

Somit stehen bilanzmässig ausgewiesene Aktiven in der Höhe von 4354,8 Millionen Franken Passiven im Betrage von 4350,2 Millionen Franken gegenüber. Die Differenz von 4,6 Millionen Franken bildet der Aktivsaldo, der gemäss Antrag auf neue Rechnung vorzutragen wäre.

VI. Schlussbemerkungen und Antrag

Die meisten westlichen Staatsbahnen sind schon seit längerer Zeit defizitär; die finanzielle Lage der Bundesbahnen ist erst vor kurzem unstabil geworden. Dank Rationalisierungen ist es gelungen, den Einfluss der Kosteninflation abzuschwächen und die Produktivität zu erhöhen. In den letzten Jahren haben jedoch die Kostensteigerungen die Einsparungen aus Rationalisierungen und die Mehreinnahmen aus Verkehrszuwachs und Tariferhöhungen überkompensiert. Die Rechnung 1970 schliesst zwar noch mit einem bescheidenen Reingewinn von 3,7 Millionen Franken ab, doch können weder die gesetzliche Reserve dotiert noch das Dotationskapital verzinst werden.

Im Voranschlag für das Jahr 1971 wird ohne Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen ein Fehlbetrag von 45,8 Millionen Franken erwartet. Nach Berücksichtigung der mit Bundesbeschluss vom 11. März 1971 bewilligten jährlichen Abgeltung von 100 Millionen Franken ergäbe sich anstelle eines Fehlbetrages ein Reingewinn von 54,2 Millionen Franken.

Die Auffassung, dank der Abgeltung seien in den nächsten Jahren gute Abschlüsse der Bundesbahnen zu erwarten, bestätigt sich leider auf Grund der neuesten Entwicklung nicht. Trotz der erfreulichen Verkehrszunahme verschlechtert sich das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag. Es bestehen Anzeichen dafür, dass diese Entwicklung sich noch verstärken wird. Auf Grund der im Jahre 1971 zu erwartenden ausserordentlichen Zunahme des Personalaufwandes wird trotz Abgeltung mit einem Fehlbetrag gerechnet werden müssen. Für die Jahre 1972 und 1973 zeichnet sich ein noch ungünstigeres Bild ab. Um weiterhin eine ausgeglichene Rechnung erzielen zu können, ist daher eine allgemeine Tariferhöhung unumgänglich, da die Abgeltung nie als Ersatz dafür gedacht war. Sie ermöglicht eine markt- und kostengerechtere Tarifierung, indem die Ausfälle bei den Sozialtarifen nicht mehr so ausgeprägt durch eine Überhöhung der kommerziellen Tarife kompensiert werden müssen. Allgemeine Kostensteigerungen müssen nach wie vor durch Tariferhöhungen aufgefangen werden.

Noch prekärer ist die Lage bei den meisten konzessionierten Bahnen des allgemeinen Verkehrs, deren Verkehrsdichte schwächer ist. 44 Unternehmungen wiesen 1969 zusammen einen Überschuss des Betriebsaufwandes von 33,4 Millionen Franken auf. Für das laufende Jahr ist mit einer weiteren Verschlechterung zu rechnen.

Aus der Entwicklung des Personalbestandes der Bundesbahnen geht der Erfolg der Rationalisierungsbestrebungen hervor. Von 1965 bis 1970 konnte der Bestand um 1704 Bedienstete gesenkt werden. Im gleichen Zeitraum stiegen die Verkehrsleistungen um 3,3 Prozent im Personen- und um 27 Prozent im Güterverkehr. Ausserdem wurde die wöchentliche Arbeitszeit von 46 auf 44 Stunden gesenkt. In jüngster Zeit ist der Personalrückgang jedoch vor allem auf Rekrutierungsschwierigkeiten zurückzuführen, die es verhindern, alle Abgänge zu ersetzen. Vor allem die Rangierzentren Zürich und Basel weisen einen personellen Unterbestand auf, der die gesetzlich verankerten Verpflichtungen, insbesondere die Betriebs- und Beförderungspflicht ernsthaft in Frage stellt.

Als vordringliche Aufgabe stellt sich den Bundesbahnen die Erhaltung der Vorrangstellung im internationalen Transitverkehr, der einen sämtliche Prognosen übersteigenden Umfang angenommen hat. Die im Transitverkehr erzielten Ertragsüberschüsse ermöglichen den Bundesbahnen unter anderem günstigere Wagenladungstarife und sind ein gewichtiger Aktivposten der schweizerischen Zahlungsbilanz. Wenn es nicht gelingt, die vorhandenen Transitlinien Gotthard und Lötschberg-Simplon rasch auszubauen, besteht die Gefahr, dass die Schweiz umfahren werden könnte. In der nächsten Phase des Ausbaus unserer Alpen-transversalen soll daher nach den Empfehlungen der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» ein Gotthard-Basistunnel (Amsteg-Giornico) gebaut werden. Mit dem durchgehenden Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur und der Beseitigung der noch bestehenden Doppelspurlücken im Rhonetal kann eine weitere Leistungssteigerung erreicht werden. Angesichts der Tatsache, dass bis zur Fertigstellung eines Basistunnels rund fünfzehn Jahre verstreichen werden, sind Entscheide dringlich.

Der Leitung und dem gesamten Personal der Bundesbahnen gebührt Dank für die geleisteten Dienste.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1970 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 4 600 241 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Verfassungsmässigkeit des Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 7 Buchstabe c des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Mai 1971

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Gnägi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Genehmigung der Rechnungen und des
Geschäftsberichtes der
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970,
in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 27. April 1971 an den Bundesrat und
in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Mai 1971¹⁾,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1970 und die Bilanz per 31. Dezember 1970 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivsaldo von 4 600 241 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

1802

¹⁾ BBl 1971 I 974

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970 (Vom 12. Mai 1971)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1971
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10863
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1971
Date	
Data	
Seite	974-982
Page	
Pagina	
Ref. No	10 045 052

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.