

**Botschaft**  
**des Bundesrates an die Bundesversammlung**  
**über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung**  
**der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1969**

(Vom 13. Mai 1970)

Herr Präsident!  
Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1969 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 28. April 1970 zu unterbreiten.

**I. Verkehrsleistungen und Verkehrserträge**

Im Jahre 1969 beförderten die Schweizerischen Bundesbahnen insgesamt 231,2 Millionen Reisende. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 4,2 Millionen Reisenden oder 1,9 Prozent. Diese günstige Entwicklung ist vor allem auf den Wirtschaftsaufschwung und auf die namhaften Verbesserungen im Zugangebot seit dem Fahrplanwechsel am 1. Juni 1969 zurückzuführen.

Im Berichtsjahr erreichte das Transportvolumen im Güterverkehr mit 42,6 Millionen Tonnen einen neuen Höchststand. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr beträgt 2,9 Millionen Tonnen oder 7,2 Prozent. Davon entfallen 31,9 Millionen Tonnen mit einer Zunahme von 1,9 Millionen Tonnen auf den schweizerischen Güterverkehr und 10,7 Millionen Tonnen mit einer Zunahme von 1 Million Tonnen auf den Transitverkehr. Diese hohe Beförderungsmenge war auf Grund der mittelfristigen Verkehrsprognose erst nach 1970 zu erwarten. Sie ist einerseits dem starken Wirtschaftsaufschwung in der Schweiz und im Ausland zuzuschreiben, andererseits aber auch in nicht geringem Masse der intensiven Marktbearbeitung zu verdanken.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr, welcher ausser der Personenbeförderung auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 566,5 Millionen Franken um 58,3 Millionen Franken oder um 10,3 Prozent auf 624,8 Millionen Franken, wobei diese Ertragssteigerung weitgehend auf die am 1. November 1968 in Kraft getretene Tarifierhöhung zurückzuführen ist. Recht erfreulich hat sich der schweizerische Einzelreiseverkehr entwickelt. Dessen Zunahme ist allerdings zu einem erheblichen Teil auf die Ausgabe des verbilligten Halbtaxabonnements für ältere Per-

sonen zurückzuführen. Noch stärker ist indessen der internationale Verkehr angestiegen, während der Berufs- und Schülerverkehr trotz vorteilhafter Streckenabonnemente stagniert. Der Rückgang der vor allem dem Geschäftsverkehr dienenden General- und Netzaabonnemente hält an. Gesamthaft gesehen nahmen die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 57 Millionen Franken oder 10,5 Prozent zu. Eine Steigerung erfuhren ebenfalls die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung um 1 Million Franken oder 8,8 Prozent sowie jene aus dem Transport begleiteter Motorfahrzeuge um 0,3 Millionen Franken oder 2,3 Prozent.

Der Ertrag aus dem Güterverkehr stieg gegenüber dem Vorjahr von 836 Millionen Franken um 88,7 Millionen Franken oder 10,6 Prozent auf 924,7 Millionen Franken. Die Ertragssteigerung ist hauptsächlich auf die am 1. Januar 1969 in Kraft getretene Gütertariferhöhung zurückzuführen. An der Ertragszunahme sind der Wagenladungsverkehr mit 65,1 Millionen Franken oder 10,5 Prozent, der Stückgutverkehr mit 22,5 Millionen Franken oder 13,4 Prozent und der Postverkehr mit 1,1 Millionen Franken oder 2,2 Prozent beteiligt.

Einen Überblick über die Verkehrserträge und deren Veränderungen gegenüber dem Vorjahr vermittelt die nachstehende Zusammenstellung:

	Ertrag	Veränderung gegenüber	
	1969 In Millionen Franken	dem Vorjahr	in %
<i>Reiseverkehr</i> .....	624,8	+ 58,3	+ 10,3
Personen .....	599,0	+ 57,0	+ 10,5
Gepäck .....	12,3	+ 1,0	+ 8,8
begleitete Motorfahrzeuge .....	13,5	+ 0,3	+ 2,3
<i>Güterverkehr</i> .....	924,7	+ 88,7	+ 10,6
Wagenladungen .....	683,7	+ 65,1	+ 10,5
Stückgut .....	190,2	+ 22,5	+ 13,4
Post .....	50,8	+ 1,1	+ 2,2
<i>Reise- und Güterverkehr</i> .....	1 549,5	+ 147,0	+ 10,5

Der Anteil des Personenverkehrs an den Transporteinnahmen von 1549,5 Millionen Franken beträgt 40,3 Prozent, der des Güterverkehrs 59,7 Prozent. Am Mehrertrag von 147 Millionen Franken ist der Personenverkehr mit 39,7 der Güterverkehr mit 60,3 Prozent beteiligt.

## II. Betriebsrechnung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Betriebsertrag um 163,4 auf 1719,4 Millionen Franken (10,5 Prozent). An der Ertragssteigerung sind die Verkehrserträge mit 147, die Nebenerträge mit 16,4 Millionen Franken beteiligt. Die Zunahme der Nebenerträge ist vor allem auf höhere Erträge für Betriebsleistungen, Pacht- und Mietzinseinnahmen sowie Einnahmen aus Arbeiten für Dritte zurückzuführen.

Der Betriebsaufwand stieg um 103,4 Millionen Franken oder 8,3 Prozent auf 1352,4 Millionen Franken und setzt sich aus Verwaltungs- (100,9 Millionen Fran-

ken oder 7,5 Prozent) und Betriebskosten (1194,2 Millionen Franken oder 88,3 Prozent) sowie den übrigen Aufwendungen (57,3 Millionen Franken oder 4,2 Prozent) zusammen. Vom Mehraufwand entfielen 66,4 Millionen Franken oder 64,2 Prozent auf die Personalkosten und 37 Millionen Franken oder 35,8 Prozent auf die Sachkosten.

Der Aufwand für Verwaltung nahm gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Millionen Franken zu. Ausser den höheren Personalkosten sind vor allem die Provisionen auf dem Verkauf von Fahrausweisen, die Studien-, Versuchs- und Projektierungskosten sowie die Aufwendungen für die Bahnwerbung gestiegen.

Infolge steigender Personalkosten, hauptsächlich aber infolge der stark gestiegenen Fahrzeugmieten, nahm der Aufwand für Leitung und Allgemeines um 18,8 Millionen Franken zu. Die Aufwendungen für die Bahnbewachung sind um 1,1 Millionen zurückgegangen. Der Mehraufwand im Stationsdienst von 33,6 Millionen Franken und im Zugbegleitdienst von 4,9 Millionen Franken ist auf die höheren Personalkosten zurückzuführen, die diesen personalintensiven Bereich besonders stark beeinflussen, wobei sich der Personalrückgang im Zugbegleitdienst kostenvermindernd auswirkte.

Der Mehraufwand für die Zugförderung beträgt 16,2 Millionen Franken. Er ist vor allem darauf zurückzuführen, dass infolge ungünstiger hydrologischer Verhältnisse in der zweiten Jahreshälfte zur Vermeidung einer übermässigen Absenkung der Stauseen teurere Fremdenergie beschafft werden musste. Der Aufwand für den Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen, der sich aus den Kosten für den gewöhnlichen Unterhalt sowie den nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten zusammensetzt, hat um 7,2 auf 201,6 Millionen Franken zugenommen. Die Unterhaltskosten für Fahrzeuge – im Berichtsjahr 121,1 Millionen Franken – erhöhten sich teuerungsbedingt um 6,1 Millionen Franken.

Der Mehraufwand für Verschiedenes von 11,7 Millionen Franken ist vorwiegend auf die Leistungen und Lieferungen für Dritte sowie auf die Beiträge an den Bau privater Verbindungsleise zurückzuführen.

Den Erträgen von 1719,4 Millionen Franken stehen Aufwendungen von 1352,4 Millionen Franken gegenüber, sodass die Betriebsrechnung mit einem Überschuss von 367 Millionen Franken abschliesst. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme des Betriebsüberschusses um 60 Millionen Franken.

### **III. Personalbestand und Personalaufwand**

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 41 651 Personen und war damit um 38 Bedienstete kleiner als im Vorjahr. Angesichts des stark angestiegenen Verkehrs bestand im Berichtsjahr ein dringendes Bedürfnis, mehr Personal einzustellen. Dies war aber infolge des allgemeinen Mangels an Arbeitskräften und zunehmender Rekrutierungsschwierigkeiten leider nicht möglich. Die nachstehende Übersicht gibt Aufschluss über die Veränderungen nach Arbeitsgebieten.

	Anzahl Bedienstete		
	Veränderung gegenüber 1968	Bestand 1969 im Jahresdurchschnitt	
		absolut	in % vom Total
Verwaltung und Leitung .....	+ 104	3 423	8,2
Stationsdienst .....	+ 113	19 747	47,4
Zugförderung .....	— 15	4 574	11,0
Zugsbegleitung .....	— 64	3 111	7,5
Bewachung und Offenhaltung der Bahn .....	—122	1 224	2,9
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen .....	— 60	4 170	10,0
Unterhalt des Rollmaterials .....	— 29	3 811	9,2
Stromerzeugung und -verteilung .....	+ 1	225	0,5
Übriges Personal inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee .....	+ 34	1 366	3,3
<b>Total .....</b>	<b>— 38</b>	<b>41 651</b>	<b>100,0</b>

Der Personalaufwand in der Höhe von 1036,7 Millionen Franken, wovon 965,8 Millionen Franken zu Lasten der Betriebsrechnung und 70,9 Millionen Franken zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung gehen, hat gegenüber dem Vorjahr um 75,4 Millionen Franken oder um 7,8 Prozent zugenommen. Die Veränderung des Personalaufwandes gegenüber dem Vorjahr setzt sich wie folgt zusammen:

	Unterschied gegenüber der Rechnung 1968 in Millionen Franken
Verminderung des Personalbestandes .....	— 0,7
Höhere Durchschnittsbezüge .....	+ 3,7
Revision Beamtengesetz .....	+ 32,4
Teuerungsausgleich .....	+ 26,9
Beitragserhöhung AHV und IV ab 1. Januar 1969 .....	+ 4,8
Belastung PHK infolge Revision Beamtengesetz und Statuten PHK .....	+ 12,6
Verschiedenes .....	— 4,3
<b>Total .....</b>	<b>+ 75,4</b>

Der erhöhte Personalaufwand ist hauptsächlich auf die Revision des Beamtengesetzes und auf den Teuerungsausgleich zurückzuführen. Auf Grund des revidierten Beamtengesetzes vom 28. Juni 1968 wurden auf 1. Januar 1969 17 Prozent Teuerungszulage in die Besoldung eingebaut und diese zudem um 6 Prozent erhöht. Auf den neuen Besoldungen wurde gemäss Bundesratsbeschluss vom 22. Oktober 1969 eine Teuerungszulage von 3,5 Prozent ausgerichtet.

#### IV. Baurechnung

Die Bruttobauaufwendungen der Rechnung 1969 in der Höhe von 434,7 Millionen Franken unterschreiten den für 1969 im Voranschlag eingestellten Betrag um 10,1 Millionen Franken oder um 2,3 Prozent. Diese Minderbeanspru-

chung des budgetierten Bauaufwandes ist vor allem darauf zurückzuführen, dass einige grössere Kraftwerk- und Werkstättebauten nicht dem Bauprogramm entsprechend gefördert werden konnten.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Bruttobauaufwendungen um 3,9 Millionen Franken. Die 434,7 Millionen Franken setzen sich wie folgt zusammen: 116,8 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden; 27,9 Millionen Franken für den allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke; 46,2 Millionen Franken für den Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen; 35,7 Millionen Franken für die Erneuerung von Gleisen und Weichen; 12,9 Millionen Franken für die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten; 23,3 Millionen Franken für die Kraftwerke und 9,8 Millionen Franken für die Werkstätten. Insgesamt wurden für Anlagen und Einrichtungen 272,6 Millionen Franken aufgewendet oder 6,8 Millionen Franken mehr als im Vorjahr. Für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ergaben sich im Jahre 1969 Aufwendungen in der Höhe von 162,1 Millionen Franken oder 2,9 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Davon entfielen 74,2 Millionen Franken auf Triebfahrzeuge, 56,5 Millionen Franken auf Personen- und Gepäckwagen und 31,4 Millionen Franken auf Güter- und Dienstwagen.

Vom erwähnten Bruttoaufwand in der Höhe von 434,7 Millionen Franken gehen 45,5 Millionen Franken oder 10,5 Prozent zu Lasten der Betriebsrechnung. Die aktivierbaren Bauaufwendungen betragen somit 389,2 Millionen Franken oder 89,5 Prozent. Aus Abschreibungsmitteln waren 211,5 Millionen Franken verfügbar, so dass letztlich ein Fremdfinanzierungsbetrag von 177,7 Millionen Franken verblieb, der durch festverzinsliche Darlehen des Bundes sowie aus Mitteln der Pensions- und Hilfskasse und der Sparkasse aufgebracht werden musste.

Zusammenstellung über die Baufinanzierung 1968 und 1969:

	Rechnung 1969		Rechnung 1968	
	in Mio. Fr.	in %	in Mio. Fr.	in %
<i>Eigenfinanzierung</i> .....	257,0	59,1	255,5	59,3
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten .....	45,5	10,5	46,4	10,8
Entnahme aus Baurücklage .....	—	—	3,6	0,8
Abschreibungen .....	211,5	48,6	205,5	47,7
<i>Fremdfinanzierung</i> .....	177,7	40,9	175,3	40,7
Darlehen des Bundes .....	150,0	34,5	150,0	34,8
Mittel aus PHK und Sparkasse .....	27,7	6,4	25,3	5,9
<i>Brutto-Bauaufwand</i> .....	434,7	100,0	430,8	100,0

## V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten hat sich gegenüber dem Vorjahr um 60 Millionen Franken oder um 19,5 Prozent auf 367 Millionen Franken erhöht. Da die Abschreibungen und Zinsen in voller Höhe im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen sind, werden die schon im Betriebs-

aufwand enthaltenen Zins- und Abschreibungsbeträge zum Ausgleich in die Ertragsseite dieser Rechnung eingestellt. Diese betragen für das Rechnungsjahr 33,8 Millionen Franken. Unter den übrigen Erträgen, die gesamthaft um 1,1 Millionen Franken zugenommen haben, erscheint der Ertrag der vorsorglich erworbenen Grundstücke mit 2 Millionen Franken, der Ertrag aus Beteiligungen mit 3,2 Millionen Franken und der Ertrag des Betriebsvermögens mit 7,6 Millionen Franken. Die sonstigen Erträge sind mit 1,7 Millionen Franken ausgewiesen. Die Zunahme der übrigen Erträge von 1,1 Millionen Franken ist eine Folge der gestiegenen Vermögenswerte.

Den bedeutendsten Aufwandsposten bilden wie üblich die Abschreibungen vom Anlagenvermögen, die sich auf 211,5 Millionen Franken belaufen. Davon entfallen 209,5 Millionen Franken auf die ordentlichen Abschreibungen, die sich gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Millionen Franken erhöht haben, was auf die gestiegenen Anlagewerte zurückzuführen ist. Dazu kommen die gegenüber 1968 praktisch unverändert gebliebenen übrigen Abschreibungen in der Höhe von 2 Millionen Franken. Die Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht und betragen 1,1 Millionen Franken. Gesamthaft betragen die Abschreibungen 212,6 Millionen Franken und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr somit um 6,7 Millionen Franken oder um 3,3 Prozent. Die Kapitalkosten haben mit 108,1 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr um 9,8 Millionen Franken zugenommen. Dieser Zuwachs ist durch das Ansteigen des Fremdkapitals bedingt. Der durchschnittliche Zinsfuß der festen Verbindlichkeiten hat sich gegenüber dem Vorjahr von 3,90 Prozent auf 3,96 Prozent erhöht.

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisenden Personalkosten erhöhten sich um 9,1 Millionen Franken auf 70,9 Millionen Franken. Die sonstigen Aufwendungen nahmen leicht zu und betragen 2,8 Millionen Franken. Der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse wurden 20 Millionen Franken zugewiesen.

Einem gegenüber dem Jahre 1968 um 60 Millionen Franken höheren Betriebsüberschuss steht somit die um 43,5 Millionen Franken höhere Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber. Daraus ergibt sich eine Verbesserung des Jahresergebnisses um 16,5 Millionen Franken, womit statt des vorjährigen Fehlbetrages von 15,6 Millionen Franken im Berichtsjahr ein bescheidener Gewinn von 0,9 Millionen Franken ausgewiesen wird.

## VI. Bilanz

Der Bilanzwert des Anlagevermögens ist im Berichtsjahr um 185,7 Millionen Franken auf 3571 Millionen Franken gestiegen. An dieser Zunahme sind hauptsächlich die Anlagen und Einrichtungen sowie die Fahrzeuge beteiligt, deren Bilanzwert sich um 211,2 Millionen Franken erhöht hat. Von den Kosten für die im Jahre 1969 vollendeten Bauten und getätigten Anschaffungen in der Höhe von 401,2 Millionen Franken kommen die Anlagenabgänge und die Abschreibungen von zusammen 190 Millionen Franken in Abzug, so dass der Buchwert um die erwähnten 211,2 Millionen Franken auf 2813,4 Millionen Franken

zugenommen hat. Die unvollendeten Bauten stehen um 31,7 Millionen Franken vermindert mit 567,2 Millionen Franken zu Buch, während der Wert der vorsorglich erworbenen Grundstücke um 6,1 Millionen Franken auf 123,4 Millionen Franken zugenommen hat. Unter das Anlagevermögen fallen schliesslich auch die Beteiligungen, die gegenüber dem Vorjahr praktisch keine Veränderung erfahren haben und mit 67 Millionen Franken ausgewiesen werden.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat gegenüber 1968 eine Zunahme von 51,7 Millionen Franken erfahren und beträgt 564,2 Millionen Franken. Die flüssigen Mittel, worunter Barbestände, Postcheck- und Bankguthaben fallen, haben um 31,2 Millionen Franken auf 153,6 Millionen Franken zugenommen. Die Debitoren sind vor allem infolge Ausdehnung der Zahlungsfrist bei den Frachtkontokorrenten um 39,3 Millionen Franken auf 257,2 Millionen Franken angestiegen. Die Wertschriften erhöhen sich um 5,9 Millionen Franken auf 51,7 Millionen Franken. Der Zuwachs von 5,9 Millionen Franken rührt von den aus den Darlehen des Bundes für den sozialen Wohnungsbau gewährten Hypothekendarlehen her. Die Materialvorräte weisen gegenüber dem Vorjahr einen um 24,7 Millionen Franken niedrigeren Bestand auf und stehen mit 101,7 Millionen Franken zu Buch.

Die übrigen Aktiven belaufen sich auf 75,3 Millionen Franken. Gegenüber dem Vorjahr haben sie um 8 Millionen Franken zugenommen. Als bedeutendste Posten enthalten sie die transitorischen Aktiven mit den Vorausprämien an die SUVA, den Rentenzahlungen pro Januar 1970 und den in Ausführung begriffenen Aufträgen.

Unter den Passiven hat sich das Eigenkapital um 8,3 Millionen auf 961,8 Millionen Franken vermindert. Das Dotationskapital bleibt mit 800 Millionen Franken unverändert. Die gesetzliche Reserve ist um den Passivsaldo des Vorjahres von 14,5 Millionen Franken auf 99,3 Millionen Franken vermindert worden. Beitragsleistungen an die Aufhebung von Niveauübergängen erforderten Entnahmen aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse in der Höhe von 14,8 Millionen Franken; andererseits wurden ihr zu Lasten der Jahresrechnung 20 Millionen Franken neu zugewiesen, so dass ihr Bestand um 5,2 Millionen auf 25,7 Millionen Franken erhöht wird. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde wie im Vorjahr eine ordentliche Jahreseinlage von 1 Million Franken gutgeschrieben; ihr Bestand erhöht sich damit auf 36,8 Millionen Franken.

Das Fremdkapital hat sich um 243,4 Millionen auf 3151,9 Millionen Franken erhöht. Die festen Verbindlichkeiten haben um 140,8 Millionen auf 2557,4 Millionen Franken zugenommen. Die Zunahme von 140,8 Millionen Franken resultiert aus dem Saldo zwischen dem im Berichtsjahr vom Bund gewährten weiteren Darlehen von 150 Millionen Franken und der planmässigen Rückzahlung von Obligationenanleihen im Betrage von 9,2 Millionen Franken. Die laufenden Verbindlichkeiten haben sich um 102,6 Millionen auf 594,5 Millionen Franken erhöht. An dieser Zunahme sind die Guthaben der Fürsorgeeinrichtungen mit 91,7 Millionen Franken sowie die Kreditoren zusammen mit den übrigen Ver-

bindlichkeiten mit 10,9 Millionen Franken beteiligt. Den Rückstellungen sind 1,1 Millionen Franken entnommen worden, womit sich diese auf 18,9 Millionen Franken vermindern. Die übrigen Passiven, die als hauptsächlichste Posten die Schuldsaldi aus den hängigen Verkehrsabrechnungen und die transitorischen Passiven enthalten, haben um 4 Millionen Franken auf 77 Millionen Franken abgenommen.

Somit stehen den bilanzmässig ausgewiesenen Aktiven in der Höhe von 4210,5 Millionen Franken Passiven im Betrage von 4209,6 Millionen Franken gegenüber. Die Differenz von 0,9 Millionen Franken bildet den Aktivsaldo, der gemäss Antrag auf neue Rechnung vorzutragen wäre.

## VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Im Hinblick auf die erfreuliche Verkehrszunahme gewinnen die langfristige Planung der Bundesbahnen und die damit verbundenen Finanzierungsprobleme an Aktualität. Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat in einer Eingabe an den Bundesrat den für den Ausbau erforderlichen Fremdkapitalbedarf für die nächsten zehn Jahre auf mindestens 2 Milliarden Franken veranschlagt. Ausgegangen wird dabei von Jahresinvestitionen in der Höhe von 450 Millionen Franken, wovon 250 Millionen Franken aus unternehmungseigenen Mitteln finanziert werden können, während 200 Millionen Franken pro Jahr als Darlehen oder Dotationskapital vom Bund zur Verfügung gestellt werden müssen. Dieser Kapitalbedarf umfasst nur die ordentlichen Investitionen ohne Teuerung, schliesst also ausserordentliche Vorhaben nicht ein. Dies gilt insbesondere für das grösste und bedeutungsvollste Projekt, eine neue Alpentransversale, deren Bau 10 bis 12 Jahre beansprucht wird. Im vergangenen Jahr hat der Transitverkehr um 10,2 Prozent zugenommen. Auch bei vorsichtiger Verkehrsprognose werden in 15 bis 20 Jahren die beiden vorhandenen Alpenbahnen Gotthard und Lötschberg-Simplon den Verkehr auch bei weiter verbessertem Ausbau nicht mehr bewältigen können. Der in erster Linie für den internationalen Güterverkehr Nord-Süd erforderliche tiefliegende Alpendurchstich wird zugleich auch Bestandteil einer internationalen Schnellbahn im Reiseverkehr bilden. Die Kosten für ein solches Werk können von den Bundesbahnen allein nicht übernommen werden. Der Bau einer Basislinie muss als nationale Aufgabe im Rahmen der europäischen Verkehrsentwicklung betrachtet werden. Nach Abgabe des Berichtes der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen», die Mitte dieses Jahres erfolgen wird, muss demnach rasch ein Entscheid gefällt werden. Für die Wahl des Projektes wird entscheidend sein, wie die Elemente für die Beurteilung der verschiedenen Varianten in nationaler und internationaler Sicht gewichtet werden.

Zum ausserordentlichen Kapitalbedarf sind sodann die Aufwendungen für die Bewältigung des Agglomerationsverkehrs zu zählen. Der Bundesrat hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die Bundesbahnen auch im Nahverkehr der Zukunft eine wichtige Aufgabe zu erfüllen haben werden. Soll jedoch der öffentliche Schienenverkehr in diesem Bereich so attraktiv gestaltet werden, dass eine entscheidende Entlastung der Strasse eintritt, so werden sich hohe Investitionsbe-

dürfnisse für den Ausbau der Anlagen und für die Erweiterung des Fahrzeugparks ergeben. Angesichts des niedrigen Kostendeckungsgrades im Nahverkehr werden aber die Bundesbahnen nicht in der Lage sein, diese Investitionen aus eigener Kraft aufzubringen. Eine finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand wird notwendig sein, wobei entsprechend der Interessenlage die Hauptlast bei den Gemeinden und Kantonen liegen wird.

Weiter sei auf den Anschluss der Flughäfen an das Eisenbahnnetz hingewiesen. Ihr Verkehrsaufkommen wird bei der stürmischen Entwicklung des Flugverkehrs je länger desto mehr dem einer grossen Stadt entsprechen. Anzustreben ist der Einbezug der Flughäfen in das Schnellzugsystem. Solche Konzepte sind für Zürich, Genf und Basel notwendig und müssen in Etappen verwirklicht werden. Wichtig ist hier eine vorausschauende Landerwerbspolitik, damit durch Überbauungen kritischer Zonen künftige Erweiterungsbauten der Bahn nicht wirtschaftlich untragbar oder sogar verunmöglicht werden.

Schliesslich gehört in diesen Sektor noch die Einführung der automatischen Kupplung, die 1980 abgeschlossen sein soll und für die mit Kosten von 350 Millionen Franken zu rechnen ist.

Die mit der Baufinanzierung zusammenhängenden Probleme werden gegenwärtig eingehend geprüft. Sie sind auch in den Zusammenhang zu stellen mit den Bemühungen des Bundesrates zur Konjunkturdämpfung. Die Bundesbahnen bemühen sich, die Lage am Baumarkt nicht unnötig zu verschärfen. Der Ausbau ihrer Anlagen ist indessen betont langfristiger Natur und hat für unsere Wirtschaft erhebliche wachstumspolitische Bedeutung.

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

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnungen und Bilanz 1969 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 929 773 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 13. Mai 1970.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

**Tschudi**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
**über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäfts-**  
**berichtes der Schweizerischen Bundesbahnen**  
**für das Jahr 1969**

*Die Bundesversammlung*  
*der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1969,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 28. April 1970 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. Mai 1970,<sup>1)</sup>

*beschliesst:*

Art. 1

Die Jahresrechnung 1969 und die Bilanz per 31. Dezember 1969 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1969 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivalsaldo von 929 773 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

1298

<sup>1)</sup> BBl 1970 I 1204

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1969 (Vom 13. Mai 1970)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10503
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1970
Date	
Data	
Seite	1204-1213
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 721

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.