

**Botschaft**  
**des Bundesrates an die Bundesversammlung**  
**über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1968**

(Vom 14. Mai 1969)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1968 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 28. April 1969 zur Genehmigung zu unterbreiten.

**I. Verkehrsleistungen und Verkehrserträge**

Im Jahre 1968 beförderten die Schweizerischen Bundesbahnen 227,0 Millionen Reisende. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von 0,9 Millionen Reisenden oder 0,4 Prozent. Trotz der weiterhin starken Zunahme des Strassen- und Luftverkehrs hat erstmals seit vier Jahren die Zahl der beförderten Personen leicht zugenommen. Der im schweizerischen Gruppenreiseverkehr und im Streckenabonnementsverkehr festgestellte Rückgang konnte durch eine entsprechende Zunahme im übrigen schweizerischen Verkehr wie auch im internationalen Personenverkehr ausgeglichen werden. Im Gegensatz zum Personenverkehr war der Gepäckverkehr weiterhin rückläufig. Beim Transport begleiteter Motorfahrzeuge ist eine Verkehrsbusse von 21 Prozent zu verzeichnen, wobei der Simplon eine Erhöhung von 10 Prozent erfahren hat, der Gotthard hingegen, infolge der Konkurrenz durch den Bernhards-Strassentunnel, eine Abnahme von 27 Prozent in Kauf nehmen musste.

Im Berichtsjahr erreichte das Transportvolumen im Güterverkehr mit 39,7 Millionen Tonnen einen neuen Höchststand. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr beträgt 1,1 Millionen Tonnen oder 3 Prozent. Davon entfallen 30 Millionen Tonnen auf den schweizerischen Güterverkehr und 9,7 Millionen Tonnen auf den Transitverkehr. Hier wurde der strukturell bedingte Rückgang der Schrott- und Kohlentransporte durch die bei andern Transitgütern eingetre-

tene Zunahme mehr als wettgemacht. Der schweizerische Verkehr hat vor allem von den umfangreichen Bahnabfahrten ab den beiden Inlandraffinerien profitiert.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr, welcher ausser der Personenbeförderung auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 14,0 Millionen Franken oder um 2,5 Prozent auf 566,5 Millionen Franken, wobei diese Ertragssteigerung weitgehend auf die am 1. November 1968 in Kraft getretene Tarifierhöhung zurückzuführen ist. Während die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 17,5 Millionen Franken oder 3,3 Prozent zunahm, verminderten sich die Einnahmen aus der Gepäckbeförderung um 0,2 Millionen Franken oder 1,7 Prozent und jene aus dem Transport begleiteter Motorfahrzeuge um 3,3 Millionen Franken oder 20,0 Prozent.

Der Ertrag aus dem Güterverkehr stieg gegenüber dem Vorjahr um 20,9 Millionen Franken oder 2,6 Prozent auf 836,0 Millionen Franken. An der Ertragszunahme sind der Wagenladungsverkehr mit 21,6 Millionen Franken oder 3,6 Prozent und der Postgüterverkehr mit 1,1 Millionen Franken oder 2,3 Prozent beteiligt, während der Stückgutverkehr einen Rückgang von 1,8 Millionen Franken oder 1,1 Prozent aufweist.

Einen Überblick über die Erträge und deren Veränderungen gegenüber dem Vorjahr vermittelt die nachstehende Zusammenstellung.

	Ertrag 1968 in Mio. Franken	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	
		in Mio. Franken	in Prozent
<i>Reiseverkehr</i> .....	566,5	+14,0	2,5
davon Beförderung von:			
– Personen .....	542,0	+17,5	3,3
– Gepäck .....	11,3	– 0,2	1,7
– begleiteten Motorfahrzeugen ...	13,2	– 3,3	20,0
<i>Güterverkehr</i> .....	836,0	+20,9	2,6
davon:			
– Wagenladungsverkehr .....	618,6	+21,6	3,6
– Stückgutverkehr .....	167,7	– 1,8	1,1
– Postgutverkehr .....	49,7	+ 1,1	2,3
<i>Reise- und Güterverkehr</i> .....	1402,5	+34,9	2,6

Der Anteil des Personenverkehrs an den Transporteinnahmen von 1402,5 Millionen Franken beträgt 40,4 Prozent, jener des Güterverkehrs 59,6 Prozent. Am Mehrertrag von 34,9 Millionen Franken trägt der Personenverkehr mit 40,1 Prozent und der Güterverkehr mit 59,9 Prozent bei.

## II. Betriebsrechnung

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Betriebsertrag um 42,5 Millionen Franken oder um 2,8 Prozent auf 1556,0 Millionen Franken. An der Er-

tragssteigerung sind die Verkehrserträge mit 34,9 Millionen Franken und die Nebenerträge mit 7,6 Millionen Franken beteiligt. Die Zunahme der Nebenerträge ist auf die vermehrten Einnahmen aus den Pachtbetrieben, aus den Drucksachenverkäufen und aus den Arbeiten für Dritte zurückzuführen.

Der Betriebsaufwand von 1249,0 Millionen Franken setzt sich aus den Verwaltungskosten von 94,5 Millionen Franken, den Betriebskosten von 1108,9 Millionen Franken und den übrigen Kosten von 45,6 Millionen Franken zusammen. Der Betriebsaufwand stieg um 48,5 Millionen Franken oder um 4,0 Prozent. Von diesem Mehraufwand entfielen 35,9 Millionen Franken auf die Personalkosten und 12,6 Millionen Franken auf die Sachkosten.

Der Mehraufwand für «Verwaltung» von 7,0 Millionen Franken ist auf höhere Personalkosten und vor allem auf die gestiegenen Aufwendungen für Drucksachen zurückzuführen.

Infolge steigender Personalkosten, vermehrter Fahrzeugmieten und höherer Kosten für Betriebsleistungen von fremden Bahnverwaltungen nahm der Aufwand für «Leitung und Allgemeines» um 6,5 Millionen Franken zu. Der Anstieg der Aufwendungen für «Bahnbewachung» um 6,2 Millionen Franken ist im wesentlichen durch höhere Kosten für die Räumung der Bahnanlagen von Schnee und Eis bedingt. Der Mehraufwand im «Stationsdienst» von 17,0 Millionen Franken und im «Zugbegleitedienst» von 1,8 Millionen Franken ist auf die höheren Personalkosten zurückzuführen, die diesen personalintensiven Bereich besonders stark beeinflussen, wobei sich der Rückgang der Personalbestände verhältnismässig am stärksten im Zugbegleitedienst kostenmindernd auswirkte. Der Aufwand für die Zugförderung hat um 8,3 Millionen Franken zugenommen. Dieser Mehraufwand ist dem durch die Erschliessung neuer, teurerer Energiequellen verursachten Anstieg der Fahrstromkosten sowie den höheren Personalkosten zuzuschreiben. Im Aufwand für Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen sind die Kosten des gewöhnlichen Unterhaltes sowie die nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten enthalten. Diese sind von 196,0 Millionen Franken auf 194,3 Millionen Franken zurückgegangen. Die Unterhaltskosten für Fahrzeuge, wofür im Berichtsjahr 115,0 Millionen Franken aufgewendet wurden, haben sich um 0,1 Million Franken vermindert. Dies ist bei erhöhtem Personalaufwand auf die Ausmusterung des älteren Rollmaterials und den Einsatz neuer Fahrzeuge zurückzuführen.

Der Mehraufwand für «Verschiedenes» von 3,4 Millionen Franken ist auf höhere Aufwendungen für Schadenereignisse sowie für Leistungen und Lieferungen für Dritte zurückzuführen. Andererseits wurden weniger Beiträge an den Bau privater Anschlussleise ausgerichtet.

Die um 42,5 Millionen Franken erhöhten Erträge vermochten die um 48,5 Millionen Franken gestiegenen Aufwendungen nicht zu decken, so dass sich der Betriebsüberschuss gegenüber dem Vorjahr von 313,1 Millionen Franken um 6,0 Millionen Franken auf 307,1 Millionen Franken vermindert hat.

### III. Personalbestand und Personalaufwand

Der Personalbestand ging im Jahresdurchschnitt von 42 018 Personen auf 41 689 Personen zurück. Die im Berichtsjahr fortgesetzten Bestrebungen zur Senkung des Personalbestandes führten zu einer Abnahme von 329 Personen oder 0,8 Prozent. Dieses Ergebnis ist weitgehend auf die konsequent weitergeführten Rationalisierungsmassnahmen zurückzuführen. Aber auch die bei der Rekrutierung des Nachwuchses auftretenden Schwierigkeiten, die sich vor allem im Bau- und Stationsdienst bemerkbar machten, trugen zu diesem Bestandesrückgang bei. Die nachstehende Übersicht gibt über die nach Arbeitsgebieten eingetretenen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr Aufschluss.

	Veränderung gegenüber 1967	Anzahl Bedienstete Bestand 1968 im Jahresdurchschnitt	
Verwaltung und Leitung .....	+ 62	3 319	= 8,0%
Stationsdienst .....	—196	19 634	= 47,1%
Zugförderung .....	+ 19	4 589	= 11,0%
Zugbegleitung .....	— 83	3 175	= 7,6%
Bewachung und Offenhaltung der Bahn	+217	1 346	= 3,2%
Unterhalt der Anlagen und Einrichtun- gen .....	—285	4 230	= 10,2%
Unterhalt des Rollmaterials .....	— 89	3 840	= 9,2%
Stromerzeugung und Verteilung .....	— 4	224	= 0,5%
Übriges Personal .....	+ 30	1 332	= 3,2%
	<u>—329</u>	<u>41 689</u>	<u>= 100,0%</u>

Der Personalaufwand in der Höhe von 961,3 Millionen Franken, wovon 889,5 Millionen Franken zu Lasten der Betriebsrechnung und 61,8 Millionen Franken zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung gehen, hat gegenüber dem Vorjahr um 33,3 Millionen Franken oder um 3,6 Prozent zugenommen. Die Veränderung des Personalaufwandes gegenüber dem Vorjahr setzt sich wie folgt zusammen:

	Unterschied gegenüber der Rechnung 1967 in Millionen Franken
Verminderung des Personalbestandes .....	— 4,7
Höhere Durchschnittsbezüge .....	+ 2,4
Einmalige Teuerungszulage von 2 Prozent	
– an das aktive Personal .....	+ 12,6
– an die Pensionierten .....	+ 2,0
Einmalige Zulage im Rahmen der Beamtengesetzrevision ..	+ 20,3
Teuerungsbedingte Anpassung der Nebenbezüge .....	+ 4,1
Wegfall der Ergänzungszinsen zugunsten PHK .....	— 0,7
Verschiedenes .....	— 2,7
	<u>+ 33,3</u>

Wie die Zusammenstellung zeigt, ist die Erhöhung des Personalaufwandes hauptsächlich auf die Revision des Beamtengesetzes vom 28. Juni 1968 zurückzuführen. Die einmalige Zulage im Betrage von 20,3 Millionen Franken wurde, im Ausmass der sechsprozentigen Reallohnerhöhung, für ein halbes Jahr ausgerichtet.

#### IV. Baurechnung

Die Bruttobauaufwendungen der Rechnung 1968 von 430,8 Millionen Franken unterschreiten den Voranschlagsbetrag um 19,0 Millionen Franken oder 4,2 Prozent. Diese Minderbeanspruchung des budgetierten Betrages ist vor allem darauf zurückzuführen, dass einige grössere Bauten, besonders bei den Kraftwerken und den Werkstätten, hinter dem Bauprogramm zurückgeblieben sind und dass der Posten für «Unvorhergesehenes» von 4 Millionen Franken nicht beansprucht werden musste. Gegenüber der Rechnung des Vorjahres wurden 14,0 Millionen Franken oder 3,1 Prozent weniger aufgewendet. Von diesem Minderaufwand entfallen auf die «Anlagen und Einrichtungen» 11,1 Millionen Franken und auf die «Fahrzeuge» 2,9 Millionen Franken. Nach Abzug der Entnahme aus der «Allgemeinen Baurücklage» von 3,6 Millionen Franken zur Deckung von nicht aktivierbaren Bauaufwendungen der Grossbauten Zürich und Basel verblieben Nettobauaufwendungen im Betrage von 427,2 Millionen Franken. Davon gingen 46,5 Millionen Franken zulasten der Betriebsrechnung. Die aktivierbaren Bauaufwendungen betragen somit 380,8 Millionen Franken. Aus Abschreibungsmitteln waren 205,5 Millionen Franken verfügbar, so dass ein Fremdfinanzierungsbetrag von 175,3 Millionen Franken oder 41 Prozent der Bruttobauaufwendungen verblieb, der durch festverzinsliche Darlehen des Bundes und Mittel der Pensions- und Hilfskasse aufgebracht werden musste.

Die Art der Finanzierung der Bruttobauaufwendungen geht aus der nachstehenden Übersicht hervor, wobei die entsprechenden Zahlen der Rechnung 1967 in Klammern angegeben sind.

	Franken	Prozent	Franken	Prozent	Franken	Prozent
Eigenfinanzierung .....					255,5	59
					(248,2)	(56)
nicht aktivierbarer Bauaufwand .....	46,4	10				
	(46,6)	(11)				
Entnahme aus Rücklagen ...	3,6	1	50,0	11		
	(6,0)	(1)	(52,6)	(12)		
Abschreibungen .....			205,5	48		
			(195,6)	(44)		
Fremdfinanzierung					175,3	41
					(196,6)	(44)
Darlehen Bund .....			150,0	35		
			(150,0)	(34)		

	Franken	Prozent	Franken	Prozent	Franken	Prozent
Darlehen PHK .....			25,3	6		
			(46,6)	(10)		
Bruttobauaufwand .....					430,8	100
					(444,8)	(100)

Die kapitelweise Aufteilung der Bauaufwendungen ergibt folgendes Bild: 114,1 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden; 24,8 Millionen Franken für den allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecken; 44,1 Millionen Franken für den Bau von neuen Linien und zweiten Gleisen; 35,3 Millionen Franken für die Erneuerung von Gleisen und Weichen; 15,7 Millionen Franken für die Anschaffung von Mobilien, Maschinen und Geräten; 20,5 Millionen Franken für die Kraftwerke und 11,3 Millionen Franken für die Werkstätten. Insgesamt wurden für Anlagen und Einrichtungen 265,8 Millionen Franken aufgewendet oder 11,1 Millionen Franken weniger als im Vorjahr. Für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ergaben sich im Jahre 1968 Aufwendungen von 165,0 Millionen Franken oder 2,9 Millionen Franken weniger gegenüber dem Vorjahr. Davon entfielen 77,6 Millionen Franken auf Triebfahrzeuge, 53,3 Millionen Franken auf Personen- und Gepäckwagen und 34,1 Millionen Franken auf Güter- und Dienstwagen.

## V. Gewinn- und Verlustrechnung

Als Hauptertragsposten hat sich der Betriebsüberschuss gegenüber dem Vorjahr von 313,1 Millionen Franken um 6,0 Millionen Franken oder 1,9 Prozent auf 307,1 Millionen Franken vermindert. Da die Abschreibungen und Zinsen in voller Höhe im Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung auszuweisen sind, werden die schon im Betriebsaufwand enthaltenen Zins- und Abschreibungsbeträge zum Ausgleich in die Ertragsseite dieser Rechnung eingestellt. Sie betragen für das Rechnungsjahr 32,4 Millionen Franken. Unter den «Übrigen Erträgen» erscheint der Ertrag der vorsorglich erworbenen Grundstücke mit 1,6 Millionen Franken, der Ertrag aus Beteiligungen mit 2,9 Millionen Franken und der Ertrag des Betriebsvermögens mit 6,3 Millionen Franken. Die «Sonstigen Erträge» sind mit 2,6 Millionen Franken ausgewiesen. Gegenüber dem Vorjahr haben diese um 0,8 Millionen Franken zugenommen, sofern die letztjährige einmalige Nachzahlung der Eidgenössischen Zollverwaltung für vergütungsberechtigte Leistungen der Bundesbahnen gemäss Artikel 46 des Eisenbahngesetzes während der Jahre 1958–1966 im Betrage von 7,5 Millionen Franken in Abzug gebracht wird.

Den bedeutendsten Aufwandsposten bilden wie üblich die Abschreibungen vom Anlagevermögen. Die ordentlichen Abschreibungen belaufen sich auf 203,7 Millionen Franken und sind damit um 9,9 Millionen Franken höher als im Vorjahr, was als Folge der steigenden Anlagewerte zu betrachten ist. Dazu kommen die gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert gebliebenen «Übrigen Abschreibungen» auf den vorsorglich erworbenen Grundstücken

und den Beteiligungen in der Höhe von 1,7 Millionen Franken. Die Kapitalkosten haben mit 98,3 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Millionen zugenommen. Dieser Zuwachs ist durch das Ansteigen des Fremdkapitals bedingt. Der durchschnittliche Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten hat sich gegenüber dem Vorjahr von 3,83 auf 3,90 Prozent erhöht. Dem gegenüber dem Jahre 1967 um 6,0 Millionen Franken niedrigeren Betriebsüberschuss steht eine um 10,7 Millionen Franken höhere Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber. Daraus ergibt sich ein Unterschied von 16,7 Millionen Franken, womit statt des vorjährigen geringen Reingewinnes von 1,1 Millionen Franken im Berichtsjahr ein Fehlbetrag von 15,6 Millionen Franken ausgewiesen wird, der mit 14,5 Millionen Franken aus der gesetzlichen Reserve und mit 1,1 Millionen Franken aus dem Aktivsaldo des Vorjahres, der damit aufgelöst ist, zu decken sein wird. Auf Grund des vorliegenden Jahresergebnisses ist es nicht möglich, Rücklagen zu bilden und Reserven zu äufnen. Das Dotationskapital des Bundes in der Höhe von 800 Millionen Franken kann nicht verzinst werden.

## VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 186,5 Millionen Franken auf 3385,3 Millionen Franken gestiegen. An dieser Zunahme sind hauptsächlich die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge beteiligt, deren buchmässiger Anlagewert sich um 136,8 Millionen Franken erhöht hat. Von den Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Jahre 1968 vollendeten Bauten und getätigten Anschaffungen in der Höhe von 324,0 Millionen Franken kommen die Anlagenabgänge und die Abschreibungen von zusammen 187,2 Millionen Franken in Abzug, womit sich die Zunahme des Bilanzwertes um die erwähnten 136,8 Millionen Franken ergibt. Die unvollendeten Bauten stehen, erhöht um 38,4 Millionen Franken, mit 598,9 Millionen Franken zu Buch, während die vorsorglich erworbenen Grundstücke, vermehrt um 10,3 Millionen Franken, mit 117,3 Millionen Franken ausgewiesen werden. Unter das Anlagevermögen fallen schliesslich auch die Beteiligungen, die gegenüber dem Vorjahr um 1,0 Millionen Franken auf 67,0 Millionen Franken zugenommen haben.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat gegenüber 1967 eine Zunahme von 14,4 Millionen Franken erfahren und beträgt 512,5 Millionen Franken. Die flüssigen Mittel, worunter Barbestände, Postcheck- und Bankguthaben fallen, haben um 11,9 Millionen Franken zugenommen, während die Debitoren um 8,3 Millionen Franken zurückgegangen sind. Der Wertschriftenzuwachs von 21,1 Millionen Franken rührt von den Hypothekendarlehen her, die aus den Bundesdarlehen für den sozialen Wohnungsbau gewährt werden konnten. Die Materialvorräte weisen gegenüber dem Vorjahr einen um 10,3 Millionen Franken niedrigeren Jahresendbestand auf.

Die «Übrigen Aktiven» belaufen sich auf 67,3 Millionen Franken und haben sich gegenüber 1967 um 12,0 Millionen Franken verringert. Als bedeutendste Posten enthalten sie die transitorischen Aktiven mit den Vorausprä-

mien an die SUVA, den Rentenzahlungen pro Januar 1969 und den in Arbeit befindlichen Aufträgen.

Unter den Passiven hat sich das Eigenkapital um 15,1 Millionen Franken auf 970,1 Millionen Franken vermindert. Das Dotationskapital ist voll beansprucht und verbleibt auf dem gesetzlichen Stand von 800,0 Millionen Franken. Die gesetzliche Reserve wird nach Genehmigung der Jahresrechnung mit dem Passivsaldo von 14,5 Millionen Franken belastet werden; sie wird dann noch 99,4 Millionen Franken betragen. Der allgemeinen Baurücklage wurden die restlichen 3,6 Millionen Franken zugunsten der Baurechnung entnommen, womit diese ausgeschöpft ist. Beitragsleistungen an die Aufhebung von Niveauübergängen erforderten Entnahmen aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse in der Höhe von 12,5 Millionen Franken; ihr Bestand reduzierte sich damit auf 20,5 Millionen Franken. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde wie im Vorjahr eine ordentliche Jahreseinlage von 1,0 Million Franken gutgeschrieben; ihr Bestand erhöht sich damit auf 35,7 Millionen Franken.

Das Fremdkapital hat sich um 207,3 Millionen Franken auf 2908,6 Millionen Franken erhöht. Die festen Verbindlichkeiten haben um 240,8 Millionen Franken auf 2416,7 Millionen Franken zugenommen. Die Zunahme setzt sich zusammen aus dem im Berichtsjahr vom Bund gewährten weiteren Darlehen von 150,0 Millionen Franken zu einem Zinssatz von  $4\frac{7}{8}$  Prozent und der Umwandlung von 100,0 Millionen Franken Kontokorrentguthaben der Pensions- und Hilfskasse in langfristige Depotscheine. Ihr steht andererseits die planmässige Rückzahlung von Obligationenanleihen im Betrage von 9,2 Millionen Franken gegenüber. Die laufenden Verbindlichkeiten haben sich um 33,5 Millionen Franken auf 491,8 Millionen Franken vermindert. Den «Rückstellungen» sind 2,5 Millionen Franken für ausserordentliche Unterhaltsarbeiten an festen Anlagen entnommen worden, wogegen keine neue Zuweisung erfolgte. Die «Übrigen Passiven» haben um 14,8 Millionen Franken auf 81,1 Millionen Franken zugenommen und enthalten als bedeutendste Posten die Schuldsaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen und die transitorischen Passiven.

## VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Die Verkehrswirtschaft der meisten westeuropäischen Industriestaaten befindet sich im Umbruch. Diese sich auch in der Schweiz immer stärker abzeichnende Entwicklung veranlasst den Bundesrat, die Grundlagen der Verkehrspolitik zu überdenken und neue Leitlinien zu ziehen. Die Ursachen des Umbruchs sind bekannt. Einerseits wirken sich die Strukturänderungen der produzierenden Wirtschaft auf den Verkehr aus. Andererseits befindet sich die Verkehrswirtschaft selbst in einem Prozess der Umstrukturierung, dessen sichtbarstes Zeichen die Motorisierung ist. Als Folge dieser Entwicklung wird trotz guter Wirtschaftslage die verkehrswirtschaftliche Situation fast aller westeuropäischer Länder durch wachsende Defizite der öffentlichen Verkehrsunterneh-

mungen und durch das zunehmende Missverhältnis zwischen dem Kraftfahrzeugstrom und den zur Verfügung stehenden Strassen dominiert.

Während die meisten westlichen Staatsbahnen schon seit langem defizitär sind, hat sich die finanzielle Lage der Bundesbahnen erst in letzter Zeit verschlechtert. In den letzten zehn Jahren konnten sie zwar ihre Transportleistungen im Güterverkehr um 75 Prozent und im Personenverkehr um 11 Prozent erhöhen. Durch Verdichtung und Beschleunigung im Fahrplan und durch Steigerung des Reisekomfortes wurde das Angebot laufend verbessert. Die Tarife erhöhten sich durchschnittlich im gleichen Zeitraum um 13 Prozent im Güterverkehr und um 36 Prozent im Personenverkehr. Die Investitionen zur Erneuerung, Leistungssteigerung und Rationalisierung beliefen sich auf insgesamt 3,5 Milliarden Franken. Die Kosten der Arbeitsstunde erhöhten sich von 1958 bis 1968 jedoch um 92 Prozent, die gesamten Personalkosten um 77 Prozent und die übrigen Kostenelemente um 74 Prozent. Dank einer stetigen und systematischen Rationalisierung ist es gelungen, den Einfluss dieser Kostensteigerung abzuschwächen und durch Produktivitätsverbesserungen aufzufangen. In den letzten Jahren haben aber die Kostensteigerungen die Summe der Einsparungen aus der Rationalisierung und der Mehreinnahmen aus Verkehrszuwachs und Tarifierhöhung eingeholt und sogar überholt. Die Rechnung 1967 schloss mit 1,1 Millionen Franken Überschuss noch praktisch ausgeglichen ab. Nunmehr ist ein Fehlbetrag von 15,6 Millionen Franken zu verzeichnen. Für das laufende Jahr musste ein Defizit von 15,3 Millionen Franken budgetiert werden. Seit 1965 konnten die Reserven nicht mehr dotiert werden und das Dotationskapital blieb unverzinst.

Angesichts dieser Lage haben die Bundesbahnen erneut die Probleme der Baufinanzierung und der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen aufgeworfen. Der Bundesrat wird diesen Fragen seine besondere Aufmerksamkeit schenken.

Im Güterverkehr wird sich wegen des Ausbaus des Nationalstrassennetzes die Konkurrenz des Lastwagens noch wesentlich verstärken. Man rechnet damit, dass allein im Transit 1980 etwa zwei Millionen Tonnen Güter auf der Strasse durch den Gotthard befördert werden. Offen ist die Frage, ob der Strassenschwerverkehr die von ihm verursachten Wegekosten deckt. Die Untersuchung ist im Gange. Die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen ist die wesentlichste Voraussetzung einer Gesamtverkehrskonzeption. Der Gütertausch wird sich noch intensivieren. Trotz Strukturänderung und Wettbewerbsverschärfung darf daher mit einer weiteren Zunahme im Güterverkehr gerechnet werden. Vom Personenverkehr darf erwartet werden, dass er das heutige Niveau wird halten können und sich im günstigeren Fall entsprechend der Wohnbevölkerung entwickeln wird. Die Investitionsplanung und damit auch der Fremdkapitalbedarf der Bundesbahnen gehen somit begründeter Weise von der Erwartung einer weiteren Verkehrszunahme aus.

Ein Ausbau der Anlagen drängt sich aber auch auf im Hinblick auf die Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen. Die zunehmende Konkurrenz durch den Strassengüterverkehr ist darauf zurückzuführen, dass dem

Lastwagenverkehr immer mehr moderne Strassen zur Verfügung stehen. Er profitiert von den hohen Investitionen, die für den Personenwagenverkehr vorgenommen werden. Je weniger attraktiv das öffentliche Verkehrsmittel ist, desto vorteilhafter sind die Verhältnisse für seine Konkurrenten.

Der Ausbau der Bundesbahnen im Blick auf die künftigen Bedürfnisse des Verkehrs erfordert bedeutende Mittel. Dass die Bundesbahnen hierfür nicht auf die Abschreibungen verwiesen werden können, ist unbestritten. Die Abschreibungsmittel sind lediglich für den Ersatz vorhandener Anlagen bestimmt und werden auch dafür verwendet. Bei der Baufinanzierung geht es um die Erweiterung der Anlagen mit dem Ziel, die Bundesbahnen technisch, betrieblich und kommerziell konkurrenzfähig zu erhalten. Das Bundesbahngesetz verlangt, dass sich die Bundesbahnen dem Fortschritt der Technik anpassen sollen. Der Bundesrat hat nie Zweifel darüber offen gelassen, dass er bereit ist, die dazu erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen.

Bis vor wenigen Jahren waren die Bundesbahnen in der Lage, auf Grund guter Rechnungsergebnisse zusätzliche Abschreibungen vorzunehmen und Reserven und Rückstellungen zu bilden. Dies ermöglichte ihnen, die Ausbaubedürfnisse zu einem grossen Teil auf dem Wege der Selbstfinanzierung zu decken. In den letzten Jahren hat ihnen der Bund jährlich bis zu 200 Millionen Franken in Form festverzinslicher Darlehen zur Verfügung gestellt. Für die künftige Baufinanzierung steht die Erhöhung des variabel verzinslichen Dotationskapitals im Vordergrund, welches bei den Bundesbahnen die gleiche Aufgabe erfüllt wie das Aktienkapital bei einer Aktiengesellschaft. Es verschafft der Unternehmung eine gewisse finanzielle Elastizität, indem in schlechten Jahren die Verzinsung vorübergehend reduziert oder eingestellt werden kann, ohne dass ein entsprechender Verlust ausgewiesen werden muss. Betriebswirtschaftlich betrachtet ist es zudem wichtig, dass zwischen Eigenkapital und Fremdkapital ein gesundes Verhältnis besteht.

Das Problem der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen leitet sich vom Tatbestand ab, dass die Bahnen einerseits im Konkurrenzkampf mit den übrigen Verkehrsträgern stehen, andererseits aber als öffentliche Verkehrsdienste im Interesse der Allgemeinheit gewisse Verpflichtungen zu tragen haben, die sie bei rein kaufmännischer Unternehmungsführung ohne Entgelt nicht übernehmen könnten. Gemäss Artikel 3 des Bundesbahngesetzes haben die Bundesbahnen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen. Bei der Tarif- und Fahrplangestaltung haben sie auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse soweit Rücksicht zu nehmen, als ihre finanziellen Mittel es gestatten. Artikel 49 des Eisenbahngesetzes bestimmt, dass der Bund die schweizerischen Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs für die finanziellen Nachteile aus den ihnen durch Gesetz und Konzession oder in anderer Weise auferlegten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten zu entschädigen hat. Die Höhe der Abgeltung ist für die konzessionierten Bahnunternehmungen im Eisenbahngesetz selbst geregelt (ein Drittel der Abschreibungen). Die Entschädigung für gemeinwirtschaftliche Leistungen der Bundesbahnen ist durch einfachen Bundesbeschluss festzusetzen.

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 Jahresrechnung und Bilanz 1968 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den Passivsaldo von 14 525 685 Franken aus der gesetzlichen Reserve zu decken.

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 14. Mai 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

**L. von Moos**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

(Entwurf)

**Bundesbeschluss**  
**über die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäfts-**  
**berichtes der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1968**

*Die Bundesversammlung*  
*der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1968,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 28. April 1969 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. Mai 1969,

*beschliesst:*

Art. 1

Die Jahresrechnung 1968 und die Bilanz per 31. Dezember 1968 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1968 wird genehmigt.

Art. 3

Der Passivsaldo von 14 525 685 Franken wird aus der gesetzlichen Reserve gedeckt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1968 (Vom 14. Mai 1969)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10213
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1969
Date	
Data	
Seite	1130-1141
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 355

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.