

**Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäfts-
führung der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1967**

(Vom 15. Mai 1968)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1967 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 29. April 1968 zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

Im Reiseverkehr transportierten die Bundesbahnen im Berichtsjahr 226,1 Millionen Personen gegenüber 236,1 Millionen im Vorjahr, was einer Abnahme um 4,2 Prozent entspricht. Damit ist die Gesamtfrequenz auf den Stand von 1960 zurückgefallen. Der Rückgang beruht vor allem auf einer weiteren Rückbildung des Berufs- und Schülerverkehrs. Trotzdem es sich dabei nach allgemeiner Ansicht um einen bei weitem nicht kostendeckenden Verkehr handelt, ist diese Entwicklung doch bedenklich, denn es darf nicht vergessen werden, dass diese Verkehrsarten einen nicht zu unterschätzenden Beitrag an die Gemeinkosten leisten und ein Rückgang nicht eine äquivalente Senkung der Kosten zur Folge hat. Im Gegensatz zum Vorjahr ist nunmehr auch der schweizerische Geschäftsreiseverkehr und der internationale Verkehr rückläufig geworden, während der bahnorganisierte Gesellschaftsreiseverkehr erheblich gesteigert werden konnte.

Die Entwicklung des Bahnreiseverkehrs ist um so unbefriedigender, als die übrigen Verkehrsträger eine weitere, wenn auch im Vergleich zum Vorjahr abgeschwächte Verkehrszunahme aufzuweisen hatten. Die seit Jahren festzustellende Schrumpfung des Anteils der Bahn am gesamten schweizerischen Personenverkehr setzt sich fort. Hemmend für das Wachstum wirkt sich dabei das unaufhaltbare weitere Vordringen der individuellen Motorisierung, die zunehmende Aktivität der Autocars und die Zunahme des Luftverkehrs im nationalen und internationalen Bereich aus.

Dank der Tarifierhöhung vom 1. Januar 1967 konnte der Rückgang des Reiseverkehrs ertragsmässig annähernd aufgefangen werden. Die Einnahmen fielen um 2,8 Millionen Franken (0,5 %) auf 552,5 Millionen Franken.

Im Güterverkehr, dem im Gegensatz zu früher der Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen nicht mehr zugerechnet wird, dagegen neu der Expressgutverkehrs, erhöhte sich das Transportvolumen um 900 000 t oder um 2,3 Prozent auf 38,6 Millionen Tonnen. Charakteristisch ist die Divergenz in der Entwicklung des schweizerischen Güterverkehrs und des internationalen Transites. Der Transitverkehr nahm um 5,6 Prozent auf die Rekordhöhe von 9,5 Millionen Tonnen zu. Demgegenüber sind die schweizerischen Transporte (Binnenverkehr, Import, Export) nur noch leicht um 1,3 Prozent auf 29,06 Millionen Tonnen angestiegen. Hier macht sich die verschärfte Konkurrenz der Strassentransporte bemerkbar.

Verkehrszunahme und Tarifierhöhung hatten eine Erhöhung der Frachteinnahmen um 6,6 Prozent auf den neuen Höchstwert von 815,1 Millionen Franken zur Folge. Nach Verkehrsarten haben sich die Einnahmen wie folgt entwickelt:

	Jahreseinnahme 1967 in Millionen Franken	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Millionen Franken
Wagenladungsverkehr	597,0	+ 40,9
Stückgüter	169,5	+ 9,4
Post	48,6	+ 0,3
Güterverkehr total	815,1	+ 50,6

Der gesamte Verkehrsertrag belief sich auf 1 367,6 Millionen Franken oder 47,8 Millionen Franken (+ 3,6 %) mehr als im Vorjahr. Der Anteil des Reiseverkehrs am Gesamtverkehr der Bundesbahnen betrug 40,4 Prozent, derjenige des Güterverkehrs 59,6 Prozent.

II. Betriebsrechnung

Der gesamte Betriebsertrag erreichte 1 513,6 Millionen Franken, das sind 58,6 Millionen Franken oder 4 Prozent mehr als im Vorjahr. Vom Mehrertrag fallen 47,8 Millionen Franken auf die Verkehrserträge und 10,8 Millionen Franken auf den Nebenertrag.

Der Betriebsaufwand erhöhte sich um 24,6 Millionen Franken (+ 2,1 %) auf 1 200,5 Millionen Franken. An der Erhöhung des Betriebsaufwandes ist der Personalaufwand mit 22,6 Millionen beteiligt.

Der Aufwand für «Verwaltung» stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,4 Millionen Franken. Ausser den höheren Personalaufwendungen sind vor allem die Aufwendungen für Drucksachen gestiegen. Der Mehraufwand für «Leitung und Allgemeines» von 6,2 Millionen Franken resultiert hauptsächlich aus höheren Personalaufwendungen, vermehrten Fahrzeugmieten, sowie aus den höheren Kosten für Betriebsleistungen durch fremde Bahnen. Die im Berichtsjahr relativ bescheidenen Aufwendungen für die Räumung der Bahnanlagen von Schnee und Eis vermochten sich in einer Verminderung der Kosten für «Bahnbewachung»

um 1,4 Millionen Franken auszuwirken. Höhere Aufwendungen verursachten gegenüber dem Vorjahr der Stationsdienst mit 6,8 Millionen Franken und der Zugsbegleitungsdienst mit 2,2 Millionen Franken. Beides sind Folgen grösserer Personalaufwendungen. Die höheren Personalkosten beeinflussten auch den Aufwand für die Zugförderung, der von 177,5 Millionen um 7,5 Millionen auf 185 Millionen Franken angestiegen ist.

Im Aufwand für den Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen sind die Kosten des gewöhnlichen Unterhaltes sowie die nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten enthalten. Gegenüber 1966 ist eine Verminderung um 2,1 Millionen Franken eingetreten. Erhöht haben sich dagegen die Kosten für den Unterhalt der Fahrzeuge, wofür 115,1 Millionen Franken (+ 1,4 Mill. Fr.) aufgewendet werden mussten.

Der Aufwand für «Verschiedenes» schliesslich ist gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Millionen Franken angestiegen. Während die Aufwendungen für Schadenereignisse und die Kostenbeteiligung am Bau von privaten Anschlussgeleisen höher ausfielen, gingen die Aufwendungen für Lieferungen und Leistungen zugunsten Dritter zurück.

III. Personalbestand und Personalaufwand

Da der Personalaufwand rund 60 Prozent des ordentlichen Gesamtaufwandes beansprucht, erscheint es wiederum gerechtfertigt, diesen in der Folge gesondert und gesamthaft darzustellen. Die nachstehenden Angaben lassen dabei unberücksichtigt, zu Lasten welcher Rechnung (Betriebsrechnung, Baurechnung usw.) das Personal effektiv gearbeitet hat.

Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 42 018 Personen und hat im Vergleich zum Vorjahr dank den Massnahmen zur Rationalisierung und Leistungsanpassung um 540 Personen abgenommen. Diese Entwicklung ist um so bemerkenswerter, als die Arbeitszeit des Stationspersonals und des fahrenden Personals – worunter mehr als die Hälfte aller Bediensteten der Bundesbahnen fallen – ab 1. August 1967 um eine Stunde pro Woche herabgesetzt worden ist.

Nach Arbeitsgebieten gegliedert, zeigt der Personalbestand folgendes Bild:

Anzahl Bedienstete		
	Veränderung gegenüber 1966	Bestand im Jahresdurchschnitt
Verwaltung und Leitung	+ 53	3 257 = 7,7%
Stationsdienst	— 329	19 830 = 47,2%
Zugförderung	— 17	4 570 = 10,9%
Zugsbegleitung	— 54	3 258 = 7,8%
Bewachung und Offenhaltung der Bahn .	— 147	1 129 = 2,7%
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen	— 12	4 515 = 10,7%
Unterhalt des Rollmaterials	— 43	3 929 = 9,4%
Stromerzeugung und Verteilung	+ 3	228 = 0,5%
Übriges Personal	+ 6	1 302 = 3,1%
	<u>— 540</u>	<u>42 018 = 100%</u>

Trotz Verringerung des Personalbestandes ist der Gesamtaufwand für das Personal um 27,2 Millionen Franken höher als im Vorjahr und erreicht den Betrag von 928,0 Millionen Franken. Nach den wichtigsten Ursachen gegliedert, setzt sich die Veränderung des Personalaufwandes wie folgt zusammen:

	Unterschied gegenüber der Rechnung 1966 in Millionen Franken
Verminderung des Personalbestandes	— 7,7
Höhere Durchschnittsbezüge	+ 3,3
Einmalige Teuerungszulage von 5 Prozent:	
– an das aktive Personal	+ 30,8
– an die Pensionierten	+ 5,6
Teuerungsbedingte Anpassung von Nebenbezügen	+ 2,9
Verminderte Leistung von Sonntags- und Nachtdienst usw.	— 1,4
Einmaleinlagen in PHK für Erhöhung des versicherten Verdienstes	— 6,0
Diverses	— 0,3
	<u>+ 27,2</u>

Wie die Zusammenstellung zeigt, ist die Zunahme des Personalaufwandes gegenüber der Vorjahresrechnung vor allem auf die gemäss Bundesratsbeschluss vom 11. Oktober 1967 ausgerichtete Teuerungszulage von 5 Prozent zurückzuführen, deren Auszahlung gesamthaft 36,4 Millionen Franken erforderte.

IV. Baurechnung

Die Bruttobauaufwendungen beliefen sich auf 444,8 Millionen Franken; sie waren um 6,9 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Sie blieben jedoch um 4,8 Millionen Franken unter dem budgetierten Betrag, was im wesentlichen auf die zurückhaltende Beanspruchung des Postens für «Unvorhergesehenes» zurückzuführen ist.

Nach Abzug der Entnahme aus der Allgemeinen Baurücklage von 6 Millionen Franken zur Deckung von nicht aktivierbaren Bauaufwendungen der Grossbauten Bern, Zürich und Basel verblieben Netto-Aufwendungen im Betrage von 438,8 Millionen Franken. Davon gingen 46,6 Millionen zulasten der Betriebsrechnung; die aktivierbaren Bauaufwendungen betrugen somit 392,2 Millionen Franken. Aus Abschreibungsmitteln waren 195,6 Millionen Franken verfügbar, so dass letztlich ein Fremdfinanzierungsbetrag von 196,6 Millionen Franken (oder 44% der Bruttobauaufwendungen) verblieb, der durch festverzinsliche Darlehen des Bundes und Mittel der Pensions- und Hilfskasse aufgebracht werden musste.

Die kapitelweise Aufteilung der Bauaufwendungen ergibt folgendes Bild: 111,8 Millionen Franken für den Um- und Ausbau von Bahnhofsanlagen und Dienstgebäuden; 22,0 Millionen für den allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke; 52,5 Millionen Franken für den Bau von neuen Linien und zweiten Geleisen; 37,9 Millionen Franken für die Erneuerung von

Geleisen und Weichen; 9,6 Millionen Franken für die Anschaffung von Mobiliar, Maschinen und Geräten; 29,5 Millionen Franken für die Kraftwerke und 13,5 Millionen Franken für die Werkstätten. Insgesamt wurden für Anlagen und Einrichtungen somit 276,8 Millionen Franken aufgewendet oder 12,6 Millionen Franken mehr als im Vorjahr.

Für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ergaben sich im Jahre 1967 Aufwendungen von 167,9 Millionen Franken (gegenüber 173,7 Mill. Fr. im Vorjahr). Davon entfielen 80,5 Millionen Franken auf Triebfahrzeuge, 52,0 Millionen Franken auf Personen- und Gepäckwagen, 34,4 Millionen Franken auf Güter- und Dienstwagen und 0,9 Millionen Franken auf die Restfinanzierung eines neuen Bodenseeschiffes.

V. Gewinn- und Verlustrechnung

Der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten ist mit 313,1 Millionen Franken um 34,1 Millionen Franken höher als im Vorjahr. Die bisher als «Kalkulatorische Abschreibungen und Zinsen» ausgewiesenen rein buchmässigen Erträge sind zum besseren Verständnis erstmals als «Im Betriebsaufwand inbegriffene Abschreibungen und Zinsen» bezeichnet worden. Sie entsprechen den Abschreibungen und Zinsen, die für gewisse Betriebsteile mit Vollkostenrechnung, wie sie beispielsweise für die Werkstätten Gültigkeit haben, in den Betriebsaufwand eingerechnet werden. 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 betrugen für das Rechnungsjahr 31,8 Millionen Franken. Unter den «Übrigen Erträgen» erscheint der Ertrag der vorsorglich erworbenen Grundstücke mit 1,5 Millionen Franken, der Ertrag aus Beteiligungen mit 3,0 Millionen Franken und der Ertrag des Betriebsvermögens mit 7,9 Millionen Franken. Unter den «Sonstigen Erträgen», die mit 9,3 Millionen Franken (Vorjahr 1,5 Millionen Franken) ausgewiesen werden, ist eine ausserordentliche 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 inbegriffen.

Den bedeutendsten Aufwandposten bilden wie üblich die Abschreibungen vom Anlagevermögen. Die ordentlichen Abschreibungen belaufen sich auf 193,9 Millionen Franken und sind damit um 9,5 Millionen Franken höher als im Vorjahr, was als Folge der steigenden Anlagewerte zu betrachten ist. Dazu kommen die «Übrigen Abschreibungen» von den vorsorglich erworbenen Grundstücken und den Beteiligungen mit 1,7 Millionen Franken.

Die Kapitalkosten haben mit 92,6 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr um 13,7 Millionen zugenommen, wovon 11,7 Millionen durch den Schuldenzuwachs bedingt sind. Die restlichen 2 Millionen Franken Mehrkosten ergeben sich durch Zinssatzerhöhungen; der durchschnittliche Zinsfuss der festen Verbindlichkeiten hat sich denn auch innert Jahresfrist von 3,68 auf 3,83 Prozent erhöht.

Namhaft angestiegen sind auch die «Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse und Teuerungszulagen an Rentner», die sich auf 64,4 Millionen Franken, gegenüber 59,8 Millionen Franken im Jahre 1966, beliefen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres ist dadurch charakterisiert, dass sie auf der Ertrags- und auf der Aufwandseite je einen ausserordentlichen Posten enthält, die sich gegenseitig weitgehend ausgleichen. Auf der Ertragsseite ist es die schon erwähnte Nachzahlung der Eidgenössischen Zollverwaltung, während anderseits im Aufwand eine Zuweisung an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse von 10 Millionen Franken enthalten ist. Nachdem im Vorjahr eine Dotierung dieser Rücklage nicht möglich war, das Programm für die Beseitigung von Niveauübergängen jedoch weitergeführt werden soll, scheint eine erneute Speisung dieser Rücklage geboten.

Einem gegenüber dem Jahre 1966 um 34 Millionen Franken höhern Betriebsüberschuss steht somit die um 25,3 Millionen Franken höhere Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber. Daraus ergibt sich eine Verbesserung des Jahresabschlusses um 8,7 Millionen Franken, wodurch statt des vorjährigen Fehlbetrages von 7,6 Millionen im Berichtsjahr ein bescheidener Überschuss von 1,1 Millionen Franken ausgewiesen werden kann.

VI. Bilanz

Das Anlagevermögen ist im Berichtsjahr um 211,9 Millionen Franken auf 3198,8 Millionen Franken gestiegen. An dieser Zunahme sind hauptsächlich die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge beteiligt, deren buchmässiger Anlagewert sich um 121,9 Millionen Franken erhöht hat. Von den Erstellungs- und Anschaffungskosten der im Jahre 1967 vollendeten Bauten und Anschaffungen in der Höhe von 295,2 Millionen Franken kommen die Anlagenabgänge und die Abschreibungen von zusammen 173,3 Millionen Franken in Abzug, womit sich die Zunahme des Bilanzwertes um die erwähnten 121,9 Millionen Franken ergibt. Die unvollendeten Bauten stehen mit 560,4 Millionen Franken zu Buch (Vorjahr 483,2 Millionen Franken), während die vorsorglich erworbenen Grundstücke mit 107,0 Millionen Franken ausgewiesen werden. Unter das Anlagevermögen fallen schliesslich auch die Beteiligungen, die gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Millionen auf 66,0 Millionen Franken zugenommen haben.

Der Bestand des Betriebsvermögens hat gegenüber 1966 eine Abnahme um 33,5 Millionen Franken erfahren und beträgt noch 498,2 Millionen Franken. Die flüssigen Mittel, worunter Barbestände, Postcheck- und Bankguthaben fallen, sind um 34,7 Millionen Franken zurückgegangen. Die Debitoren entsprechen mit 226,3 Millionen Franken annähernd dem Stand des Vorjahres. Der Wertschriftenzuwachs von 13,0 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 7,2 Millionen Franken niedrigeren Jahresendbestand auf.

Die «Übrigen Aktiven» belaufen sich auf 79,4 Millionen Franken und haben gegenüber 1966 um 8,5 Millionen Franken abgenommen. Als

bedeutendste Posten enthalten sie die transitorischen Aktiven mit den Vorausprämien an die SUVA, den Rentenzahlungen pro Januar 1968 und den sich in Arbeit befindlichen Aufträgen.

Unter den Passiven hat sich das Eigenkapital um 13,8 Millionen Franken auf 985,2 Millionen Franken vermindert. Das Dotationskapital ist voll beansprucht und verbleibt auf dem gesetzlichen Stand von 800 Millionen Franken. Die gesetzliche Reserve ist mit dem Fehlbetrag des Jahres 1966 von 6,1 Millionen Franken (nach Abzug des vorgetragenen Aktivsaldos 1965) belastet worden; sie beträgt damit noch 113,9 Millionen Franken. Der allgemeinen Baurücklage wurden erneut 6 Millionen Franken zugunsten der Baurechnung entnommen, womit sie noch einen Restbestand von 3,6 Millionen Franken aufweist. Beitragsleistungen an die Aufhebung von Niveauübergängen erforderten Entnahmen aus der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse in der Höhe von 12,6 Millionen Franken, wogegen ihr zulasten der Jahresrechnung 10 Millionen Franken neu zugewiesen wurden. Ihr Bestand beträgt Ende 1967 33,0 Millionen Franken. Der Rücklage zur Deckung grosser Schäden wurde die ordentliche Jahres-einlage von 1 Million Franken gutgeschrieben. Ihr Bestand erhöht sich damit auf 34,7 Millionen Franken.

Das Fremdkapital ist um 181,0 Millionen Franken (im Vorjahr um 355,9 Millionen Franken) auf insgesamt 2701,2 Millionen Franken gestiegen. Dem im Berichtsjahr vom Bund gewährten weiteren Darlehen von 150 Millionen Franken zu einem Zinssatz von $5\frac{1}{8}\%$ steht die planmässige Rückzahlung von Obligationenanleihen im Betrage von 9,8 Millionen Franken gegenüber. Die laufenden Verbindlichkeiten stellen sich mit 525,4 Millionen Franken um 40,8 Millionen höher als im Vorjahr. Dabei haben die Guthaben der Fürsorgeeinrichtungen um 49,8 Millionen Franken zugenommen, während die Kreditoren und die übrigen Verbindlichkeiten eine Verminderung um 9,0 Millionen Franken erfuhr.

Den «Rückstellungen» sind 4,5 Millionen Franken für ausserordentliche Unterhaltsarbeiten an festen Anlagen entnommen worden, wogegen keine neue Zuweisungen erfolgten. Die «Übrigen Passiven» entsprechen mit 66,3 Millionen Franken nahezu dem Vorjahresbetrag und enthalten als bedeutendste Posten die Schuldsaldi aus den noch nicht erledigten Verkehrsabrechnungen und die transitorischen Passiven.

VII. Schlussbemerkungen und Antrag

Das vorliegende Jahresergebnis bestätigt die Labilität des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen, die sich schon vor längerer Zeit abzuzeichnen begann.

Die Verkehrserträge nehmen gesamthaft betrachtet immer noch zu. Auch bei nüchterner Abwägung der Zukunftschancen darf ein weiterer Verkehrszuwachs erwartet werden. Diese Erwartung stützt sich auf die langfristigen Wirtschaftsprognosen des In- und Auslandes, die übereinstimmend mit einem im wesentlichen auf der Bevölkerungszunahme und dem technischen Fortschritt beruhenden allgemeinen Wirtschaftswachstum rechnen. Ohne Zweifel wird dieses Wachstum auch die Verkehrsbedürfnisse ansteigen lassen. Zwar dürfte

voraussichtlich der grössere Teil dieses Verkehrszuwachses den neuen Verkehrsmitteln – Automobil, Flugzeug, Rohrleitungen – zufallen. Immerhin begegnen aber auch diese konkurrierenden Verkehrsträger, insbesondere der Strassenverkehr, zunehmenden Schwierigkeiten, so dass die Bundesbahnen in einer sich voll entfaltenden Wirtschaft zweifellos weiterhin eine bedeutende Aufgabe zu erfüllen haben werden.

Unter diesem Gesichtspunkt ist das langfristige Investitionsprogramm der Bundesbahnen zu beurteilen, das jährliche Aufwendungen von 450 Millionen Franken erfordert. Davon entfallen 250 Millionen Franken auf Ersatz- und 200 Millionen Franken auf Ausbauinvestitionen, die zur Leistungsverbesserung, Leistungsvermehrung und Rationalisierung beitragen sollen. Die Erneuerungsinvestitionen können aus Abschreibungsmitteln oder durch Belastung der Betriebsrechnung finanziert werden. Die Finanzierung der Ausbauinvestitionen von jährlich 200 Millionen Franken ist bis zum Jahre 1970 durch die Gewährung festverzinslicher Darlehen des Bundes gewährleistet.

Zur Verschlechterung der Finanzlage der Bundesbahnen trug bisher vor allem die Teuerung bei, die im Teuerungsausgleich beim Personalaufwand, aber auch in der teuerungsbedingten Zunahme des Sachaufwandes zum Ausdruck kommt. Eine neue Belastung wird die Realloohnerhöhung des Bundespersonals bringen, die jährlich wiederkehrende Mehraufwendungen von rund 72 Millionen Franken zur Folge haben wird. So wenig wie den Betrieben der privaten Wirtschaft ist es den Bundesbahnen möglich, einen derartigen Kostenanstieg durch Umsatzsteigerung und Rationalisierungsmassnahmen in vollem Masse aufzufangen. Zu seiner Deckung sind Anpassungen auf der Einnahmenseite notwendig, und da sich die Verkehrszunahme verlangsamt, sind weitere Tarifierhöhungen unumgänglich. Diese Massnahmen müssen auf die Konkurrenzlage abgestimmt werden. Durch strukturelle Änderungen und Differenzierungen soll die Anpassung der Tarife an die Kosten verbessert und damit eine Entwicklung gefördert werden, welche die Eisenbahn dort zum Einsatz kommen lässt, wo sie ihrem Wesen nach am stärksten ist. Sie muss sich auf die wachsenden Ansprüche der Reisenden und der verladenden Wirtschaft ausrichten. Für eine Verstärkung der Wettbewerbsposition ist eine deutlich sichtbare Verbesserung des Leistungsangebotes entscheidend. Es versteht sich von selbst, dass die zu treffenden Vorkehrungen jeweils auf die Interessen der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs abgestimmt werden müssen, deren technische Erneuerung und Aufrechterhaltung des Betriebes durch einen erheblichen Einsatz von Bundes- und Kantonsmitteln gewährleistet wird.

In einem Zeitpunkt, da der Personenverkehr rückläufig ist und die Zunahme des Güterverkehrs sich deutlich verlangsamt, kann der Weg weiterer Tarifierhöhungen nur zögernd beschritten werden. Man muss sich darüber im klaren sein, dass damit das Risiko verbunden ist, Verkehr zu verlieren. Wenn jedoch ein rasches Absinken in eine Periode namhafter Defizite vermieden werden soll, die sich auf die Betriebsgebarung demoralisierend auswirken könnte, bleibt keine andere Wahl. Dabei ist zu beachten, dass der rückläufige Personenverkehr unabhängig vom Tarifniveau auf eine gewisse wirtschaftliche Rezession in Westeuropa und

auf den Rückgang der Gastarbeiter in der Schweiz und in Deutschland zurückzuführen war. Wichtigster Faktor ist jedoch die individuelle Motorisierung. Mit einem Personenwagen auf 5,5 Einwohner ist in unserem Land ein Motorisierungsgrad erreicht worden, bei dem, wie ausländische Erfahrungen zeigen, ernsthafte Rückwirkungen auf den Personenverkehr der Bahnen unweigerlich eintreten.

Bei der Unsicherheit über die künftige Entwicklung der Teuerung einerseits und der Verkehrsentwicklung andererseits ist es schwer, den zur Erzielung ausgeglichener Rechnungen notwendigen Mehrertrag aus Tarifierhöhungen abzuschätzen. Nimmt man auf der Aufwandseite nebst den Auswirkungen der Reallohnerhöhung ein jährliches Ansteigen des Lebenskostenindex und damit der Teuerungszulagen an das Personal um 3 Prozent an und rechnet man auf der Ertragsseite mit einem auf den Güterverkehr beschränkten jährlichen Verkehrszuwachs von 2 Prozent, so ergibt sich unter Berücksichtigung der weiteren Kostensteigerung beim Sachaufwand, den Abschreibungen und Zinskosten einerseits, den möglichen Kosteneinsparungen aus Rationalisierungsmassnahmen andererseits, für 1969 ein rechnerischer Fehlbetrag von 115–120 Millionen Franken. Dabei sind eine Speisung der gesetzlichen Reserve und eine Verzinsung des Dotationskapitals nicht eingerechnet. Geht man davon aus, dass die Tarifrevision den Ausgleich der Rechnung für die nächsten drei Jahre ermöglichen sollte, so wären jährliche Mehreinnahmen von 135–140 Millionen Franken erforderlich. Demgegenüber bringen die vorgesehenen Tarifmassnahmen Mehreinnahmen von 124 Millionen Franken, wobei allfällige Verkehrsverluste als Folge der Tarifierhöhung nicht berücksichtigt sind.

Was den Personenverkehr betrifft, so wird eine durchschnittliche Erhöhung der Tarife von 11,2 Prozent in Aussicht genommen. Die Mehreinnahmen können auf 59 Millionen Franken veranschlagt werden. Der Tarifindex würde auf 189 ansteigen. Vergleichsweise darf erwähnt werden, dass unsere Personentarife heute beispielsweise immer noch unter denjenigen Frankreichs, Deutschlands und Englands liegen. Für den Güterverkehr wird eine durchschnittliche Preiserhöhung von 8 Prozent in Aussicht genommen mit geschätzten Mehreinnahmen von 65 Millionen Franken. Der Gütertarifindex würde sich dadurch auf 150 erhöhen. Bei den anvisierten Massnahmen handelt es sich um Vorschläge der Bahnen. Inwieweit und zu welchem Zeitpunkt sie insbesondere im Güterverkehr realisiert werden können, steht noch nicht fest.

Weitergehende Tarifierhöhungen wären im heutigen Zeitpunkt nicht zu beantworten. Bei den besonders konkurrenzgefährdeten Verkehrsarten – dem Einzelreiseverkehr (75 % der Personenverkehrseinnahmen) und dem Wagenladungsverkehr (70 % der Güterverkehrseinnahmen) – könnten massivere Erhöhungen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn ernsthaft gefährden. Bei anderen Verkehrsarten, wie dem Abonnements- und Stückgutverkehr, stehen einer allzu massiven Tarifierhöhung soziale und allgemein wirtschaftliche Rücksichten entgegen. So läge insbesondere die Förderung der Abwanderung der Abonnenten im Nahverkehr auf die Strasse durch allzu starke Tarifierhöhungen nicht in der Linie der anzustrebenden Verkehrskoordination. In den grösseren Agglomerationen, in de-

nen der individuelle Motorfahrzeugverkehr in den Stosszeiten zu einer zunehmenden Verstopfung der Strassen führt, muss angestrebt werden, möglichst viel Verkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern. Eine zielbewusste Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel muss Bestandteil jeder Politik zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sein. Dem öffentlichen Nahverkehr muss beim Ausbau der Verkehrswege die Priorität eingeräumt werden, weil durch seine Förderung mit geringeren Kosten ein grösserer Nutzen erreicht werden kann.

In letzter Zeit ist wiederholt die Frage aufgeworfen worden, wo für die Bundesbahnen der finanzielle Ausgleich für den nach wie vor defizitären Abonnementverkehr wie auch für andere gemeinwirtschaftliche Leistungen (z. B. die Aufrechterhaltung des Betriebes ungenügend frequentierter Linien) zu suchen sei. Dabei wurde die Erhöhung der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen postuliert, auf welche die Bundesbahnen nach den Bestimmungen von Artikel 49 des Eisenbahngesetzes Anspruch haben. Während das Eisenbahngesetz die Abgeltung bei den Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs auf einen Drittel der vorgeschriebenen jährlichen Abschreibungen festsetzt, nennt es für die Bundesbahnen keine bestimmte Berechnungsgrundlage. Zurzeit ermitteln die Bundesbahnen zusammen mit dem Verband Schweizerischer Transportunternehmungen die bestehenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten sowie die ihnen zukommenden unternehmungsfremden Vorteile. Alsdann soll gemeinsam oder getrennt versucht werden, für die Abgeltung der Belastung einen neuen Schlüssel zu finden. Sobald die Ergebnisse dieser Studien vorliegen, wird sie der Bundesrat überprüfen und dem Parlament gegebenenfalls hinsichtlich der Bundesbahnen einen Antrag in Form eines Entwurfs zu einem einfachen Bundesbeschluss unterbreiten.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass in den westeuropäischen Ländern, vor allem in der Bundesrepublik Deutschland, in Grossbritannien und in Frankreich im Rahmen langfristiger Verkehrsplanung Massnahmen erwogen werden, mit denen ein besserer Lastenausgleich unter den Verkehrsmitteln angestrebt wird. Damit soll dargelegt werden, dass man sich auch anderswo mit diesen Problemen auseinandersetzen muss und nach Lösungen sucht, die zu einer besseren Verkehrskonzeption führen könnten.

Oberstes Ziel der Verkehrspolitik wird stets eine auf das Gesamtwohl ausgerichtete Ordnung unseres Verkehrswesens sein. In diesem Rahmen ist sicherzustellen, dass die Nachfrage der Bevölkerung und der verladenden Wirtschaft nach Verkehrsleistungen zu zeitgemässen und angemessenen Bedingungen befriedigt wird. Unser künftiges Verkehrswesen ist ohne Eisenbahn nicht denkbar. Die Schweiz bedarf ihrer auch künftig, um mit einem in jeder Lage leistungsfähigen Verkehrsmittel die Landesversorgung sicherzustellen.

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

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Jahresrechnung und Bilanz 1967 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen laut beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und

den Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1077461 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 15. Mai 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Genehmigung der Rechnungen und des
Geschäftsberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1967**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1967,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 29. April 1968 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. Mai 1968,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1967 und die Bilanz per 31. Dezember 1967 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen über das Jahr 1967 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivsaldo von 1 077 461 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der
Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr
1967 (Vom 15. Mai 1968)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9937
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.05.1968
Date	
Data	
Seite	1192-1203
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 007

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.