

**Botschaft  
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der  
Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979**

vom 7. Mai 1980

---

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen eine Botschaft und den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 mit dem Antrag auf Genehmigung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

7. Mai 1980

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates  
Der Bundespräsident: Chevallaz  
Der Bundeskanzler: i. V. Sauvant

---

## Übersicht

Die Rechnung 1979 der Schweizerischen Bundesbahnen schliesst bei einem Gesamtertrag von 2473,4 Millionen Franken und einem Gesamtaufwand von 3097,8 Millionen Franken mit einem Fehlbetrag von 624,4 Millionen Franken ab. Da die Aufwandszunahme (+74,4 Mio. Fr.) fast vollständig durch die Ertragssteigerung (+72,6 Mio. Fr.) aufgefangen werden konnte, blieb das Defizit praktisch gleich wie im Vorjahr. Die Erhöhung des Gesamtaufwandes entspricht dem Voranschlag. Dank der unerwarteten, erfreulichen Entwicklung des Verkehrsertrages ist der ausgewiesene Fehlbetrag um 57,3 Millionen Franken tiefer als der veranschlagte.

Die in der Rechnung ausgewiesenen Investitionsaufwendungen für Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge beliefen sich im Berichtsjahr auf 651,8 Millionen Franken. Damit blieb das Investitionsvolumen 1979 um 94,2 Millionen Franken hinter der veranschlagten Summe. Es sank auch gegenüber dem Vorjahresergebnis um 30,3 Millionen Franken. Trotz dieser Reduktionen, die den Anstieg der Kapital-, Abschreibungs- und Unterhaltskosten erheblich bremsen, reichten die Eigenmittel wieder nicht zur Deckung des investitionsbedingten Kapitalbedarfs aus. Die daraus resultierende Nettobeanspruchung des Fremdkapitals führte zu einer weiteren Verschlechterung der Kapitalstruktur der Bundesbahnen.

# Botschaft

## 1 Allgemeiner Teil

### 11 Einleitung

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) hat dem Bundesrat am 17. April 1980 die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1979 eingereicht. Wir berichten im folgenden über die Ergebnisse dieses Berichtsjahres. Dabei beschränken wir uns auf die wichtigsten Zahlen. Einzelheiten sind im Geschäftsbericht der SBB enthalten.

### 12 Verkehrsleistungen und Verkehrserträge

	1975	1976	1977	1978	1979
Beförderte Personen (Mio.) . . . . .	210,6	208,3	205,5	203,4	205,6
Einnahmen aus dem Reiseverkehr (Mio. Fr.) . . . . .	793,5	796,6	842,2	863,0	868,2
Beförderte Gütertonnen (Mio.) . . . . .	34,5	37,4	38,9	39,9	44,0
Einnahmen aus dem Güterverkehr (Mio. Fr.) . . . . .	1056,1	1052,1	986,5	974,3	1034,6

Die Verkehrsleistungen und Verkehrserträge der beiden Verkehrssektoren haben im Berichtsjahr sowohl gegenüber dem Budget 1979 als auch im Vergleich mit der Rechnung 1978 deutlich zugenommen. Diese Entwicklung ist im wesentlichen auf die konjunkturelle Verkehrsbelebung und die gesteigerte Verkehrswerbung der SBB zurückzuführen. Unterstützend dürften sich auch die wegen Benzinpreiserhöhungen gestiegenen Strassentransportkosten ausgewirkt haben.

Im Reiseverkehr wurden 205,6 Millionen Reisende, d. h. 2,2 Millionen oder 1,1 Prozent mehr als im Vorjahr befördert. Damit ist der rückläufige Trend der letzten zehn Jahre erstmals unterbrochen. Zu diesem erfreulichen Resultat haben mit Ausnahme des schweizerischen Gruppenreiseverkehrs alle Verkehrssparten beigetragen. Der Ertrag aus dem gesamten Reiseverkehr nahm gegenüber dem Vorjahresergebnis um 5,2 Millionen Franken auf 868,2 Millionen Franken zu. Der Personenverkehr trug zu diesem Ertragszuwachs 3,6 Millionen Franken bei. Mehreinnahmen wurden bei den touristischen und Geschäftsabonnements (+4,2%), beim Einzelreiseverkehr (+0,5%) sowie bei den Streckenabonnements (+0,4%) erzielt. Dagegen musste bei den Gruppenreisen, die unter einem Konkurrenzdruck des Autocars stehen, ein Einnahmenrückgang von 1,2 Prozent hingenommen werden. Mindereinnahmen hat auch der internationale Personenverkehr eingebracht. Im Gepäckverkehr konnte der Ertrag nur knapp gehalten werden. Beim Transport begleiteter Fahrzeuge sind Mehrerträge von 1,7 Millionen Franken zu verzeichnen.

Im Güterverkehr hat sich das Wachstum der transportierten Gütermengen fortgesetzt. Das gesamte Verkehrsvolumen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um

4,1 Millionen Tonnen oder 10,2 Prozent auf 44,0 Millionen Tonnen. Dieser Zuwachs ist praktisch vollständig dem Wagenladungsverkehr zu verdanken. Der seit vielen Jahren rückläufige Stückgutverkehr konnte im Berichtsjahr volumenmässig gehalten werden. Im Postverkehr wurden annähernd gleich grosse Mengen transportiert. Bei der Beförderung von Wagenladungen sind in allen Verkehrssparten Zunahmen zu verzeichnen. Besonders stark sind sie im Export (+14,4%) und im Transitverkehr (+19,4%) ausgefallen. Wesentlichen Anteil an den zusätzlichen Transporten im Transitverkehr hat der kombinierte Verkehr (Huckepack und Grosscontainer). Er hat sich mit einem Zuwachs von 36,1 Prozent erneut sehr erfreulich entwickelt. Die Erträge aus dem Güterverkehr sind nach fünfjähriger Talfahrt erstmals wieder gestiegen. Sie verbesserten sich gesamthaft im Vergleich zum Vorjahr um 60,3 Millionen Franken oder 6,2 Prozent und liegen auch um 49,6 Millionen Franken über dem Voranschlag. Zu dieser Ertragssteigerung hat vor allem die Mengenentwicklung im Wagenladungsverkehr geführt. Diese Sparte allein hat Mehreinnahmen von 56,2 Millionen Franken gebracht. Beim Stückgutverkehr resultierte trotz des stagnierenden Transportvolumens ein Mehrertrag von 8 Millionen Franken. Dieser beruht auf den auf 1. Juni 1978 eingeführten Preisanpassungen, die sich nun ein ganzes Jahr lang auswirken konnten. Einzig der Postverkehr schloss mit einem Minderertrag von 4,2 Millionen Franken ab.

### 13 Baurechnung

	1975	1976	1977	1978	Voranschlag 1979	Rechnung 1979
	in Millionen Franken					
Anlagen und Einrichtungen .....	618,3	576,1	597,1	541,9	571,4	497,2
Um- und Ausbau von Bahnanlagen .....	504,6	473,9	497,9	437,2	470,3	430,4
Kraftwerke .....	87,4	71,5	74,1	73,4	65,5	38,4
Werkstätten .....	14,3	19,8	16,5	16,8	21,7	19,6
Verschiedenes .....	12,0	10,9	8,6	14,5	13,9	8,8
Fahrzeuge .....	212,7	289,3	220,3	140,2	169,6	154,6
Unvorhergesehenes .....	—	—	—	—	5,0	—
Bauaufwendungen Total .....	831,0	865,4	817,4	682,1	746,0	651,8

Die Investitionspolitik stand auch im Berichtsjahr im Zeichen verstärkter Spar- und Rationalisierungsmassnahmen. Der Einsatz finanzieller Mittel wurde vor allem auf die Fortführung bereits begonnener Bauten und auf die unerlässlichen Ersatzanschaffungen konzentriert. Diese konnten teilweise zu günstigeren Vergabe-preisen in Angriff genommen werden. Bei Kreditbewilligungen für Neuinvestitionen wurde bewusst ein strengerer Wirtschaftlichkeitsmassstab angelegt. Dank diesen Anstrengungen sowie infolge von zunehmenden und nicht

beeinflussbaren Verzögerungen in der Planung und Ausführung einiger Ausbauprojekte blieben die effektiven Investitionsaufwendungen um 94,2 Millionen Franken (-12,6%) unter dem für das Jahr 1979 veranschlagten Bauvolumen. Die Investitionssumme des Vorjahres wurde um 30,3 Millionen Franken (-4,5%) unterschritten.

Das Schwergewicht der Investitionsaufwendungen lag weiterhin auf dem Um- und Ausbau von Bahnanlagen. Die dafür verwendeten Mittel setzen sich wie folgt zusammen: 154,9 Millionen für Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden, 98,3 Millionen für allgemeinen Ausbau von Linien und von Anlagen der offenen Strecke, 85,8 Millionen für Bau von neuen Linien und weiteren Gleisen und 91,2 Millionen für Erneuerung von Gleisen und Weichen. Die wichtigsten Grossbauten sind die Bahnhofanlagen Olten und Zürich-Limmattal sowie die Strecken Leuk-Visp, Olten-Rothrist, Thalwil-Zug und die Flughafenlinie Kloten.

Die Mittelverwendung im Bereich der Stromversorgungsanlagen ist im Vergleich zur Rechnung 1978 und zum Voranschlag 1979 stark zurückgeblieben. Der Bau neuer Übertragungsleitungen geriet infolge der Schwierigkeiten beim Erwerb der Durchleitungsrechte in Rückstand. Auch der Bau von Kraft-, Unter- und Umformerwerken war durch einen langsameren Baufortschritt gekennzeichnet. Der Ausbau von Werkstätten wickelte sich dagegen praktisch planmässig ab. Im Berichtsjahr konnte die neue Halle der Hauptwerkstätte Olten dem Betrieb übergeben werden.

Für die Beschaffung der Fahrzeuge wurden 154,6 Millionen Franken verwendet. Die Beschaffungssumme verteilt sich wie folgt: 89,1 Millionen für Triebfahrzeuge, 24,8 Millionen für Personen- und Gepäckwagen und 40,7 Millionen für Güter- und Dienstwagen. Der Grund für die Budgetunterschreitung von 14,9 Millionen Franken liegt in der Erstreckung von Ablieferungsprogrammen für Triebfahrzeuge, Güter- und Dienstwagen sowie in der Verzögerung der Bestellungen von Personenwagen.

## 14 Betriebsrechnung

	1975	1976	1977	1978	Voranschlag 1979	Rechnung 1979
	in Millionen Franken					
Betriebsertrag .....	2275,7	2322,1	2308,8	2363,4	2386,0	2444,2
Verkehrsertrag .....	1849,6	1848,7	1828,7	1837,3	1845,0	1902,8
Reiseverkehr .....	793,5	796,6	842,2	863,0	860,0	868,2
Güterverkehr .....	1056,1	1052,1	986,5	974,3	985,0	1034,6
Nebenertrag .....	266,1	278,4	285,1	276,1	291,0	291,4
Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen .....	160,0	195,0	195,0	250,0	250,0	250,0
Betriebsaufwand .....	2292,5	2333,4	2298,0	2296,4	2337,5	2336,0
Personalaufwand <sup>1)</sup> .....	1736,5	1744,3	1715,6	1715,0	1734,3	1751,5
Sachaufwand <sup>2)</sup> .....	556,0	589,1	582,4	581,4	603,2	584,5
Betriebsüberschuss .....	-	-	10,8	67,0	48,5	108,2
Betriebsfehlbetrag .....	16,8	11,3	-	-	-	-

<sup>1)</sup> Ohne Aufwendungen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind.

<sup>2)</sup> Gemäss den Richtlinien des Eidg. Personalamtes wurden 1979 erstmals die bisher im Personalaufwand enthaltenen Aufwendungen für die Unternehmerarbeiter im Sachaufwand verbucht. Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, sind die Tabellenzahlen ab 1975 angepasst worden.

Die Betriebsrechnung schliesst bei einem Betriebsertrag von 2444,2 Millionen und einem Betriebsaufwand von 2336,0 Millionen mit einem Überschuss von 108,2 Millionen Franken ab. Das Vorjahresergebnis wird damit um 41,2 Millionen und der Voranschlag um 59,7 Millionen Franken überschritten. Der Grund für diese Verbesserung liegt im positiven Verlauf des Verkehrsertrags. Daneben verlief auch die Entwicklung des Nebenertrags befriedigend. Die hier erreichten Resultate hielten sich im Rahmen des Voranschlags und überstiegen die Vorjahreszahlen um 15,3 Millionen Franken oder 5,5 Prozent. Namhafte Mehrerträge wurden insbesondere bei den Betriebsleistungen für Dritte und bei Pacht- und Mietzinseinnahmen erzielt. Die Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen blieb unverändert auf 250,0 Millionen Franken. Die Abgeltung für die Jahre 1978/79 (Basis 1976) wurde bewusst auf 250 Millionen Franken festgesetzt. Das Jahr 1976 wies mit 707,6 Millionen das bisher grösste Defizit der SBB aus, weshalb es nur bedingt als Berechnungsgrundlage für die Abgeltung herangezogen werden konnte.

Weniger erfreulich fielen hingegen die Ergebnisse im Aufwandbereich aus. Dies vor allem im Vergleich mit der Rechnung 1978. Während der entsprechende Voranschlag sogar leicht unterschritten werden konnte, liegt der effektive Betriebsaufwand um 39,6 Millionen Franken oder 1,7 Prozent über dem Vorjahresergebnis. Der Grund dafür ist die Teuerung bei den Personalkosten. Der Sach-

aufwand konnte trotz recht unterschiedlicher Entwicklung einzelner Positionen gesamthaft beinahe stabil gehalten werden. Grösseren umsatz- und teuerungsbedingten Mehrkosten für Wagenmieten, Betriebsleistungen Dritter, Fremdstrombezüge sowie Brenn- und Treibstoffe stehen Minderaufwendungen im Unterhaltssektor, bei den Beiträgen für Anschlussgleise und bei den Eigen- und Haftpflichtschäden gegenüber.

## Personalbestand

	1975	1976	1977	1978	1979
	im Jahresdurchschnitt				
Verwaltung und Leitung .....	4 033	3 967	3 910	3 853	3 846
Stationsdienst .....	19 126	18 385	17 538	17 237	17 247
Zugförderung .....	5 140	4 984	4 868	4 869	4 923
Zugsbegleitung .....	3 034	3 007	2 952	2 968	2 999
Bewachung und Offenhaltung der Bahn .....	858	827	826	794	751
Unterhalt der Anlagen und Einrich- tungen .....	3 674	3 612	3 421	3 354	3 333
Unterhalt des Rollmaterials .....	3 628	3 571	3 498	3 432	3 469
Kraft- und Unterwerke .....	224	211	219	215	218
Übriges Personal (einschl. Schiffs- dienst auf dem Bodensee .....	1 150	1 231	1 308	1 281	1 327
<b>Total <sup>1)</sup> .....</b>	<b>40 867</b>	<b>39 795</b>	<b>38 540</b>	<b>38 003</b>	<b>38 113</b>

<sup>1)</sup> In Anlehnung an das Vorgehen bei der allgemeinen Bundesverwaltung und bei den PTT-Betrieben umfasst die Personalstatistik ab 1979 nur noch das eigene Personal. Unternehmerarbeiter ohne Anstellungsverhältnis zu den SBB sind daher in den Personalbeständen nicht mehr enthalten. Die Zahlen der Vorjahre sind daher entsprechend angepasst worden.

Dank den Spar- und Rationalisierungsmassnahmen im Personalsektor konnte der Bestand des eigenen Personals bis zum Vorjahr kontinuierlich abgebaut werden. Dazu trug vor allem auch der 1974 eingeführte Personalstopp bei. 1978 wurde mit 38 003 Personen die bisherige Untergrenze erreicht. Dieser Tiefstand ist im Berichtsjahr um 110 Personen oder 0,3 Prozent überschritten. Für den leichten Personalanstieg waren verschiedene Ursachen massgebend, vor allem die vom Bundesrat für das gesamte Personal erlassene neue Ferienregelung und die allgemeine Verkehrszunahme. Ferner verlangt die gegenwärtige Altersstruktur des Personals eine Intensivierung der Lehrlingsrekrutierung. Personalmangel macht sich in erster Linie im Zugbegleitungs-, Zugförderungs- und Werkstätte-dienst bemerkbar.

## 15 Gewinn- und Verlustrechnung

	1975	1976	1977	1978	Voran- schlag	Rech- nung
	1975	1976	1977	1978	1979	1979
	in Millionen Franken					
Ertrag .....	96,7	112,3	114,9	183,9	155,8	219,8
Betriebsüberschuss .....	-	-	10,8	67,0	48,5	108,2
Im Betriebsaufwand enthaltene						
Abschreibungen und Zinsen .....	57,7	64,7	75,6	76,9	81,3	77,7
Übrige Erträge .....	39,0	47,6	28,5	40,0	26,9	33,9
Aufwand .....	719,5	819,9	803,2	806,5	837,5	844,2
Abschreibungen vom Anlagever-						
mögen .....	300,7	354,2	340,3	344,9	370,0	384,6
Kapitalkosten .....	280,8	329,9	329,9	326,4	338,6	328,7
Ergänzungsbeiträge an PHK und						
TZ an Rentner .....	116,6	119,7	128,9	133,0	126,8	128,9
Übriger Aufwand .....	4,6	4,8	4,1	2,2	2,2	2,0
Betriebsfehlbetrag .....	16,8	11,3	-	-	-	-
Reingewinn des Jahres .....	-	-	-	-	-	-
Fehlbetrag des Jahres .....	622,8	707,6	688,3	622,6	681,7	624,4

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist ein Defizit von 624,4 Millionen Franken aus. Dieses weicht nur unwesentlich von dem im Vorjahr verzeichneten Fehlbetrag ab und fällt gegenüber dem Voranschlag um 57,3 Millionen Franken günstiger aus.

Auf der Ertragsseite ist der Betriebsüberschuss als Hauptertragsposten namhaft gestiegen. Auch die im Betriebsaufwand enthaltenen Abschreibungen und Zinsen, welche bloss einen buchmässigen Ertrag darstellen, haben gegenüber der Rechnung 1978 eine leichte Zunahme erfahren. Dagegen sind die übrigen Erträge um 6,1 Millionen Franken niedriger als im Vorjahr ausgefallen, was vor allem auf die Abnahme der Kursgewinne im internationalen Bahnabrechnungsverkehr zurückzuführen ist.

Die Aufwandseite ist durch einen markanten Zuwachs der Abschreibungen am Anlagevermögen charakterisiert. Diese haben sich infolge der steigenden Anlagewerte im Vergleich zum Vorjahr um 39,7 Millionen auf insgesamt 384,6 Millionen Franken erhöht. Damit wurde die für diese Aufwandposition veranschlagte Summe um 14,6 Millionen Franken überschritten. Die Kapitalkosten nahmen dagegen nur schwach zu (+2,3 Mio. Fr.) und konnten sogar dank den günstigen Zinsbedingungen gegenüber dem Budget um 9,9 Millionen Franken reduziert werden. Die Zinskosten der Bundesdarlehen beliefen sich auf 198,5 Millionen Franken und machten somit rund 60 Prozent der gesamten Kapitalkosten aus. Während der mittlere Zinssatz dieser Darlehen 5,63 Prozent betrug, standen die gesamten festen Verbindlichkeiten zu einem Durchschnittszins von 4,9 Prozent zur Verfügung. Die Ergänzungsbeiträge an die Personal- und Hilfs-

kasse sowie die Teuerungszulage an Rentner haben die Rechnung 1979 gegenüber dem Vorjahr um 4,1 Millionen Franken entlastet. Auch der übrige Aufwand, welcher unter anderem die Abschreibungen vom Umlaufvermögen beinhaltet, nahm leicht ab.

## 16 Bilanz

	1976	1977	1978	1979
	in Millionen Franken			
Aktiven .....	7225,5	7439,5	7622,0	7778,4
Anlagevermögen .....	6110,1	6485,9	6719,8	6891,2
Umlaufvermögen .....	1115,4	953,6	902,2	887,2
Passiven .....	7933,1	8127,8	8244,6	8402,8
Eigenkapital .....	839,7	840,7	842,3	843,7
Dotationskapital .....	800,0	800,0	800,0	800,0
Rücklage zur Deckung grosser Schäden .....	39,7	40,7	42,3	43,7
Fremdkapital .....	7093,4	7287,1	7402,3	7559,1
Aktivsaldo .....	-	-	-	-
Passivsaldo .....	707,6	688,3	622,6	624,4

Die Zunahme des im Unternehmen gebundenen Kapitals setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Die Bilanzsumme hat sich um 158,2 Millionen erhöht und beläuft sich per Ende 1979 auf 8402,8 Millionen Franken.

Im Bereich der Aktiven nahm das Anlagevermögen um 171,4 Millionen auf 6891,2 Millionen Franken zu. An dieser Zunahme sind hauptsächlich die Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge beteiligt, deren Bilanzwert um 400,0 Millionen Franken gestiegen ist. Bedingt durch den Bau der Kernkraftwerke, an denen die SBB partizipieren, haben sich die Beteiligungen um weitere 5,2 Millionen Franken erhöht. Einen leichten Zuwachs (+1,7 Mio. Fr.) haben schliesslich auch die vorsorglich erworbenen Grundstücke verzeichnet. Der Bestand der unvollendeten Bauten konnte dagegen infolge der Zurückhaltung bei der Inangriffnahme neuer Bauvorhaben um 235,5 Millionen Franken reduziert werden. Einen nochmaligen Abbau um 15,0 Millionen Franken hat auch das Umlaufvermögen erfahren.

Bei den Passiven nahm das Eigenkapital nur um die ordentliche Zuweisung von 1,5 Millionen Franken an die Rücklage zur Deckung grosser Schäden zu. Dieser geringfügigen Zunahme steht ein Anstieg des Fremdkapitals von 156,7 Millionen Franken gegenüber. Dieser resultiert aus dem Zuwachs der festen Verbindlichkeiten von 235,9 Millionen und der Abnahme der laufenden Verpflichtungen von 79,2 Millionen Franken. Die Kapitalstruktur hat sich somit weiter verschlechtert. Das Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital stellt sich nunmehr auf 1:9 (Vorjahr 1:8,8).

## 2      **Besonderer Teil**

Mit einem Fehlbetrag von 624,4 Millionen Franken ist die SBB-Rechnung 1979 bedeutend günstiger als der Voranschlag ausgefallen. Das ist in erster Linie der gesteigerten Verkehrsmenge zuzuschreiben. Trotzdem gelang es nicht, das Defizit gegenüber dem Vorjahr zu verkleinern.

Der Voranschlag für das laufende Jahr sieht sogar nach Berücksichtigung der vom Bundesrat verlangten Ertrags- und Aufwandkorrekturen einen Fehlbetrag von rund 685 Millionen Franken vor. Eine Verbesserung dieser Situation ist ohne entscheidende verkehrspolitische Massnahmen nicht zu erwarten. Höchstens eine Stabilisierung auf dem heutigen Niveau erscheint möglich. Dies aber nur dann, wenn keine grosse Teuerung eintritt und der Verkehr weiterhin zunimmt.

Jedes Prozent Teuerung verursacht den SBB einen Mehraufwand in der Grössenordnung von 20 Millionen Franken. Die Erfahrung zeigt, dass die Teuerung nur selten voll auf den Kunden abgewälzt werden kann. Weitere erhebliche Kostensteigerungen wären mit der Erfüllung der Begehren um Realloohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen verbunden.

Das Ausgleichen dieser Kostensteigerungen mit Mehrerträgen aus Verkehrszunahmen ist nur beschränkt möglich. Bereits zeigen sich wieder die ersten Engpässe. In einzelnen Personalkategorien ist es erneut schwierig, genügend qualifizierte Mitarbeiter zu rekrutieren. Aber auch bei den Anlagen wird man sehr bald auf Kapazitätsengpässe stossen. Dies vor allem auf den Hauptlinien, auf welchen der grösste Teil des lukrativen Verkehrs abgewickelt wird. Der Ausbau der Anlagen ist nicht nur kostspielig; er ist auch sehr zeitraubend.

Neben der laufenden Suche nach Sparmöglichkeiten und der Einführung weiterer Rationalisierungsmassnahmen, können die SBB ihr Resultat nur durch Preiserhöhungen verbessern. Aber auch hier sind enge Grenzen gesetzt.

Im Güterverkehr ist trotz der Verkehrszunahme im letzten Jahr der Preiskampf äusserst hart. In den meisten Sparten sind die erzielbaren Frachten immer noch ungenügend. Es ist schon schwierig, nur die in den Rezessionsjahren notwendigen Preisnachlässe rückgängig zu machen. Der Übergang von der Mengenkonjunktur zur Preiskonjunktur vollzieht sich nur langsam. In diesem Bereich ist die erfreuliche Entwicklung des kombinierten Verkehrs ein Lichtblick. Besonders die starke Zunahme des Containerverkehrs verdient hervorgehoben zu werden. Diese, von vielen Kennern als die intelligenteste Gütertransportart bezeichnete Sparte stagnierte in den vergangenen Jahren aus unerklärlichen Gründen im Landverkehr, während sie im Überseeverkehr eine geradezu stürmische Entwicklung erlebt hat.

Auch im Personenverkehr sind Preiserhöhungen äusserst problematisch. Es wird immer schwieriger, die Tarife hinaufzusetzen. Der Markt reagiert darauf in den einzelnen Sparten verschieden. In der Zukunft gilt es deshalb, die Preise noch besser den Möglichkeiten in den einzelnen Bereichen anzupassen. Das ist aber mit dem heutigen Tarifsystem nur beschränkt möglich. Die rasche Einführung von getrennten Tarifen für den Agglomerationsverkehr und den übrigen Verkehr drängt sich auf.

Eine solche Trennung ist auch aus politischer Sicht erforderlich. Damit kann erreicht werden, dass die SBB in ihrem marktwirtschaftlichen Bereich viel freier entscheiden können, und ausserdem würden die Intentionen der öffentlichen Hand im gemeinwirtschaftlichen Bereich nicht präjudiziert.

Eine entscheidende Verbesserung der SBB-Rechnung kann nur durch politische Massnahmen in Richtung GVK-Vorschläge erreicht werden. Um hier in nächster Zeit greifbare Resultate zu erzielen, sind bereits erste Schritte eingeleitet worden.

Die Botschaft vom 24. Oktober 1979 über den Leistungsauftrag an die SBB (BBl 1980 I 306) ist in der Kommission des Nationalrates bereits vorberaten worden. Auf Antrag des Bundesrates hat sie ihre Beratungen ausgesetzt. Die Botschaft wird überarbeitet, wobei die Begehren der Kommission berücksichtigt werden sollen. Leistungsauftrag an die SBB und Neuregelung der Abgeltung dürften voraussichtlich auf den 1. Januar 1982 in Kraft treten.

Auch die Botschaft vom 16. Januar 1980 über eine Schwerverkehrsabgabe (BBl 1980 I III3) befindet sich im Parlament in Beratung. Sie ist ein erster Schritt auf dem Weg zur GVK und damit zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger.

Damit ist in der Verkehrspolitik die Phase des Planens und Abwägens im wesentlichen abgeschlossen. Die Realisierungsphase hat begonnen, auch wenn die ersten Massnahmen nur einzelne Schritte in Richtung Gesamtlösung darstellen. Die Struktur des schweizerischen Verkehrswesens ist in einem jahrzehntelangen Prozess gewachsen. Es ist deshalb äusserst schwierig, in diesem System grundlegende Änderungen durchzuführen.

### **3 Verfassungsmässigkeit**

Die Vorlage stützt sich auf Artikel 26 der Bundesverfassung, der Bau und Betrieb von Eisenbahnen zur Bundessache erklärt. Nach Artikel 7 Buchstabe c des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) müssen Jahresrechnung und Geschäftsbericht der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden.

**Bundesbeschluss  
über die Rechnungen und den Geschäftsbericht  
der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979**

*Entwurf*

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979,  
in den Bericht und Antrag des SBB-Verwaltungsrates vom 17. April 1980 an den Bundesrat  
und in eine Botschaft des Bundesrates vom 7. Mai 1980<sup>1)</sup>,

*beschliesst:*

**Art. 1**

Die Jahresrechnung 1979 und die Bilanz auf 31. Dezember 1979 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

**Art. 2**

Der Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 wird genehmigt.

**Art. 3**

Der Passivsaldo des Rechnungsjahres von 624 354 954 Franken wird aus allgemeinen Bundesmitteln gedeckt (Art. 16 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944<sup>2)</sup> über die Schweizerischen Bundesbahnen).

**Art. 4**

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

7121

<sup>1)</sup> BBl 1980 II 353

<sup>2)</sup> SR 742.31

## **Botschaft über die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 vom 7. Mai 1980**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1980
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	80.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1980
Date	
Data	
Seite	353-364
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 014

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.