

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1967

Autor(en): **Fischer / Britt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1967)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675996>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1967 zu unterbreiten.

Der Reiseverkehr der SBB war rückläufig. Im Berichtsjahr wurden 226,1 Mio Reisende befördert; 1966 waren es 236,1 Mio Personen. Mit diesem Rückgang um 4,2% fiel die Frequenz beinahe auf den Stand des Jahres 1960 (225,8 Mio Reisende) zurück. Die Einbusse ist im allgemeinen auf den mit der Konjunkturberuhigung in Westeuropa und in der Schweiz verbundenen Abbau ausländischer Arbeitskräfte, auf den bescheideneren Touristenverkehr als Folge politischer Unsicherheiten, auf den weiteren Anstieg des Personenwagenbestandes auf der Strasse und auf die Zunahme des Flugverkehrs zurückzuführen. Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr, der ausser dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Mio Fr. (0,5%) auf 552,5 Mio Fr. gefallen. Die auf anfangs 1967 erfolgten teilweisen Tarifierhöhungen vermochten somit den Einnahmenrückgang nicht voll auszugleichen.

Im Güterverkehr, der im Gegensatz zu früheren Jahren den Gepäckverkehr und die begleiteten Motorfahrzeuge nicht mehr einschliesst, sind mengenmässige Zunahmen zu verzeichnen. Die Gütertransporte sind 1967 im Vergleich zum Vorjahr um 2,3% gestiegen. Mit 38,58 Mio beförderten Tonnen erreichte das Transportvolumen einen neuen Höchststand. Die Verbesserung beruht vorwiegend auf den guten Ergebnissen des Transitverkehrs. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr erreichten 815,1 Mio Franken. Dank dem Mehrverkehr und den am 1. Januar 1967 in Kraft getretenen Tarifmassnahmen ergaben sich im Vergleich zu 1966 Mehreinnahmen von 50,6 Mio Fr. (6,6%).

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um 66,6 Mio Fr. (4,5%) zu und erreichte 1544,2 Mio Fr. Der ordentliche Gesamtaufwand betrug 1533,1 Mio Fr., was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 47,9 Mio Fr. oder 3,2% entspricht. Erfreulicherweise ist die Erhöhung des Gesamtertrages stärker und die Erhöhung des Gesamtaufwandes schwächer ausgefallen als im Verhältnis 1965/1966. Vom Anstieg des Gesamtaufwandes im Berichtsjahr entfallen 27,2 Mio Fr. auf den Personalaufwand, 13,8 Mio auf die Kapitalkosten und 8,4 Mio Fr. auf die Abschreibungen vom Anlagevermögen. Andererseits verminderte sich der Sachaufwand um 1,5 Mio Fr.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem kleinen Überschuss von 1,1 Mio Fr. ab, während 1966 ein Fehlbetrag von 7,6 Mio Fr. zu verzeichnen war. Auf der Ertragsseite enthält die Gewinn- und Verlustrechnung einen ausserordentlichen Posten in der Höhe von 7,5 Mio Fr.; es handelt sich dabei um eine Nachzahlung der Eidgenössischen Zollverwaltung für auf Grund des neuen Eisenbahngesetzes vergütungsberechtigte Leistungen aus den Jahren 1958–1966, über deren Bewertung im Jahre 1967 die Verhandlungen abgeschlossen werden konnten. Im Aufwand ist andererseits eine Zuweisung von 10 Mio Fr. an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse enthalten, denn zur Weiterführung der Beseitigung von Niveauübergängen sind dringend weitere Mittel nötig. Dem gegenüber dem Vorjahr um 34 Mio Fr. höheren Betriebsüberschuss steht eine um 25,3 Mio Fr. höhere Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung gegenüber. Damit ergibt sich eine Verbesserung des Jahresergebnisses um 8,7 Mio Fr. Die höhere Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung ist hauptsächlich auf die steigenden Abschreibungs- und Kapitalkosten sowie auf die höheren Teuerungszulagen an die Rentner zurückzuführen.

Der relativ gute Geschäftsabschluss im Berichtsjahr kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass es besonderer Anstrengungen bedarf, um das finanzielle Gleichgewicht der Bundesbahnen zu erhalten.

Einige Zahlen über die Entwicklung in den zurückliegenden zwölf Jahren sollen die Beurteilung erleichtern:

	1955	1967	Zunahme in %
Transportleistung			
– in Personenkilometern (Mio)	6 273	7 651	22
– in Tonnenkilometern (Mio)	3 059	5 561	82
Aufwand an Arbeitsstunden (1000)	85 697	85 717	keine
Personalaufwand in Mio Franken	463,3	928,0	100
Sachaufwand, Abschreibungen und Kapitalkosten in Mio Franken	297,8	605,1	103
Verkehrsertrag in Mio Franken	772,3	1 367,6	77
Tarifindex Personenverkehr	100	134	34
Tarifindex Güterverkehr	100	113	13

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass ein wesentlich angestiegener Personen- und Güterverkehr mit praktisch gleich grossem Aufwand an Arbeitsstunden bewältigt werden konnte. Trotz diesem eindeutigen Rationalisierungserfolg hat sich aber die Ertragslage durch die Verdoppelung der Personalkosten und des übrigen Aufwandes laufend verschlechtert. Es zeigt sich also, dass bei dieser Entwicklung Rationalisierungsmassnahmen allein nicht ausreichen, um die Finanzlage der Bundesbahnen auf lange Sicht zu konsolidieren.

Die bisher durchgeführten Tarifierhöhungen haben zwar die Einnahmen zu steigern vermocht. Sie genügten jedoch ebenfalls nicht, um den grundlegenden Trend zur Verschlechterung der Ertragslage aufzuhalten. Eine neue Tarifierhöhung im Personen- wie im Güterverkehr ist um so notwendiger, als allein die vor dem Parlament liegende Vorlage über die Revision der Personalbezüge und der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen vom Jahre 1969 an jährlich wiederkehrende Mehrauslagen von 72 Mio Fr. verursachen wird. Obwohl aus den vorstehenden Zahlen über den Fahrpreis- und Frachtindex hervorgeht, dass die Tarife der allgemeinen Teuerung nicht gefolgt sind, bleiben den Tarifmassnahmen aus volkswirtschaftlichen und wettbewerbspolitischen Überlegungen Grenzen gesetzt. Es müssen daher andere Mittel und Wege gefunden werden, die es den Bundesbahnen auch in Zukunft ermöglichen, ihrer gesetzlichen Pflicht nachzukommen, das Unternehmen in Verwaltung und Betrieb nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen, dauernd in gutem Zustand zu erhalten und den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen.

Bei dieser Sachlage rückt die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen erneut ins Blickfeld; diese sind in Art. 50 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 wie folgt definiert:

«Gemeinwirtschaftliche Leistungen ergeben sich aus den Grundpflichten, welche den Eisenbahnen den Charakter öffentlicher Verkehrsdienste verleihen (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht), sowie aus solchen tarifarischen und betrieblichen Massnahmen, die in besonderer Weise volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen Rechnung tragen, insofern es sich um Leistungen handelt, die eine Bahnunternehmung bei kaufmännischer Geschäftsführung ohne entsprechenden Ausgleich nicht übernehmen könnte.»

Für die konzessionierten Bahnunternehmungen enthält das Eisenbahngesetz eine Bemessungsformel; für die Bundesbahnen wurde die Abgeltung im Jahre 1961 seitens des Bundesrates mit der Erhöhung des Dotationskapitals und mit dem Verzicht auf dessen Verzinsung bei ungenügendem Rechnungsabschluss in Verbindung gebracht. Im Hinblick auf den künftigen Finanzbedarf für das Investitionsprogramm der Bundesbahnen drängt sich eine weitere Erhöhung des Dotationskapitals gebieterisch auf, um in schlechten Jahren den Einfluss der Kapitalkosten auf die Erfolgsrechnung zu mildern. Es ist aber mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, dass der Anspruch der SBB auf eine

volle Abgeltung im Sinne des Eisenbahngesetzes ungeschmälert besteht; die Auffassung, dass bei Änderung der seinerzeitigen Voraussetzungen die Abgeltung den neuen Verhältnissen angepasst werden muss, war nie bestritten. Seit der Behandlung der Abgeltungsfrage für die SBB im Jahre 1961 hat das Verhältnis von Aufwand und Ertrag als Folge der massiven teuerungsbedingten Kostensteigerung und der verschärften Wettbewerbslage eine grundlegende Verschlechterung erfahren. Die zurückhaltende Antwort auf die Kleine Anfrage Kurmann zur Abgeltungsfrage ist glücklicherweise bei der Entgegennahme des Postulates Müller zur Frage der Schülerabonnemente durch die bundesrätliche Feststellung, die Prüfung der Abgeltung sei in die Wege geleitet, in positivem Sinne präzisiert worden.

In der jüngsten Vergangenheit wurden in einer Reihe europäischer Länder bedeutende Schritte unternommen, die auf eine grundlegende Verkehrspolitik abzielen. Die umfassendsten Programme kündigen die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland sowie von Grossbritannien und Österreich an. Wenn auch nicht die Rede davon sein kann, diese Massnahmen einfach unverändert auf die Schweiz zu übertragen, so wird die Schaffung einer Gesamtkonzeption doch auch für unser Land von Jahr zu Jahr dringender. Ihr Ziel muss sein, den gesamten volkswirtschaftlichen Aufwand für den Verkehr so niedrig als möglich zu halten. Dies setzt voraus, dass den einzelnen Verkehrsträgern ermöglicht wird, diejenigen Leistungen technisch und wirtschaftlich optimal zu erbringen, zu denen sie am besten geeignet sind. Zu diesem Zwecke sind die Wettbewerbsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger einander anzugleichen, und dort, wo dies aus staatspolitischen, volkswirtschaftlichen oder andern Gründen nicht möglich oder nicht wünschbar ist, muss die Abgeltung Platz greifen. Der Verwaltungsrat erachtet die Ausarbeitung einer umfassenden Gesamtkonzeption für den Verkehr als eine Aufgabe, die unverzüglich an die Hand genommen werden sollte.

Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und dem Personal für ihren vorzüglichen Einsatz. Er dankt auch den Bahnbenützern, Reiseorganisationen, Verfrachtern und Spediteuren für ihre Verbundenheit mit der Bahn. Die enge Zusammenarbeit mit den Kundenorganisationen wird die Generaldirektion auch in Zukunft in die Lage versetzen, ihr Angebot auf die Bedürfnisse der Kundschaft auszurichten und der schweizerischen Wirtschaft ein leistungsfähiges, modernes und gesundes Transportunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung die folgenden Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1967 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1967 wird gutgeheissen.
3. Der Aktivsaldo von 1 077 461 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

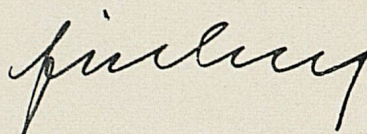
Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. April 1968

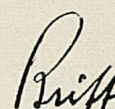
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Dr. Fischer)



(Dr. Britt)

