Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1969)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1969

Autor: Fischer / Britt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675910

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1969

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1969 zu unterbreiten.

Der Reiseverkehr hat im Jahre 1969 im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Die Bundesbahnen beförderten 231,2 Mio Personen, das sind 4,2 Mio Personen oder 1,9% mehr als im Jahre 1968. Stärker, nämlich um 3%, ist das Jahrestotal der Personenkilometer angestiegen, was auf eine Zunahme der mittleren Reisedistanz zurückzuführen ist. Das 1969 erzielte Verkehrsvolumen liegt, vom EXPO-Jahr 1964 abgesehen, an der Spitze aller bisherigen Ergebnisse. Fast der gesamte Verkehrszuwachs wurde in der zweiten Jahreshälfte erzielt. Die Zunahme ist vor allem auf erhöhten Einzelreiseverkehr, auf den stärkeren internationalen Verkehr und auf ein wesentliches Ansteigen der Verkaufsziffer für Halbtaxabonnemente als Folge der Einführung des im Preise stark reduzierten Abonnementes für ältere Personen zurückzuführen. Dagegen hielt der Rückgang des Interesses an General- und Netzabonnementen an. Trotz den preislich besonders günstigen Angeboten stagnierte der Verkauf von Abonnementen für die tägliche Fahrt zur Arbeit und zur Schule. Die Beförderung von Motorfahrzeugen durch die Alpentunnel, welche im Vorjahr wegen des eben eröffneten San Bernardino-Strassentunnels um 20% zurückging, nimmt nun langsam wieder zu. Die Einnahmen des gesamten Reiseverkehrs erhöhten sich um 10,3%. Bei der Wertung dieser Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass am 1. November 1968 eine allgemeine Tariferhöhung im Personen- und Gepäckverkehr stattgefunden hat.

Im Güterverkehr überschritt das Transportvolumen bei einer Zunahme von 2,9 Mio Tonnen (7,2%) erstmals die Schwelle von 40 Mio Tonnen. Die beförderte Menge von 42,6 Mio Tonnen ist nach den mittelfristigen Prognosen erst nach 1970 erwartet worden. Im Juli und Oktober waren monatliche Spitzenverkehre von über 4 Mio Tonnen zu bewältigen. Die schweizerischen Gütertransporte nahmen um 6,3% zu; an dieser Steigerung sind alle Sparten, also sowohl die Binnentransporte als auch der Bahnimport und der Bahnexport, beteiligt. Einmalig ist, dass mit Ausnahme der Kohle im schweizerischen Verkehr alle Warengruppen Mehrverkehr aufweisen. Der Transit weist noch eine beträchtlichere Wachstumsrate auf. Er nahm um 10,2% zu und erreichte 10,7 Mio Tonnen. Der Transcontainer-Verkehr ist gut angelaufen; gegen 4500 im Vorjahr wurden 1969 rund 20000 beladene Transcontainer durch die Schweiz geführt. Die Frachteinnahmen aus dem Güterverkehr sind um 10,6% angestiegen; bei einem Vergleich mit den Vorjahresergebnissen ist zu beachten, dass die Gütertarife des schweizerischen Verkehrs auf den 1. Januar 1969 eine kostenbedingte Anpassung erfuhren.

Der Gesamtertrag nahm gegenüber 1968 um 165,9 Mio Franken oder 10,5% zu; er erreichte 1744,4 Mio Franken. Der ordentliche Gesamtaufwand stieg um 129,4 Mio Franken oder 8,1% auf 1723,5 Mio Franken an. Die Erhöhung ist bei beiden Positionen wesentlich stärker als letztes Jahr. Vom Mehraufwand entfallen 75,4 Mio Franken auf den Personalaufwand, 38,2 Mio Franken auf den Sachaufwand, 9,8 Mio Franken auf die Kapitalkosten und 6 Mio Franken auf die Abschreibungen. Als ausserordentlicher Aufwand sind 20 Mio Franken zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse vorgesehen. Diese ausschliesslich zur Mitfinanzierung der Beseitigung von Niveauübergängen dienenden Mittel wären ohne neue Zuwendung Ende 1969 auf 5,7 Mio Franken gesunken, nachdem in diesem Jahr Beiträge von 14,8 Mio Franken zugesichert worden sind.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem kleinen Überschuss von 0,9 Mio Franken ab, während 1968 ein Fehlbetrag von 15,6 Mio Franken zu verzeichnen war. Damit ergibt sich eine Verbesserung des Jahresergebnisses um 16,5 Mio Franken.

Das Ansteigen der Verkehrsleistungen und der relativ gute Abschluss des Jahres 1969 dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Finanzlage der SBB alles andere als stabil ist. Sowohl die Sach- als auch die Personal- und Kapitalkosten weisen steigende Tendenz auf. Das Autobahnnetz nimmt Gestalt an, und damit wird die Konkurrenzlage im Fernverkehr schwieriger. Da den Tarifanpassungen

durch die Marktlage im Verkehr Grenzen gesetzt sind, wirken sich die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen immer drückender aus. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat es daher für richtig befunden, dem Bundesrat mit der eingehend begründeten Eingabe vom 28. April 1969 zu beantragen, den SBB die bisher ohne besondere Entschädigung erbrachten Leistungen im öffentlichen Interesse abzugelten, wie dies im Eisenbahngesetz von 1957 vorgesehen ist. Die Untersuchung der Belastung aus den gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf Grund der seit 17 Jahren aufgebauten Transportkostenrechnung ergab, dass die beiden für den öffentlichen Verkehrsdienst repräsentativsten Verkehrsarten, nämlich der Berufs- und Schülerverkehr einerseits und der Stückgutverkehr anderseits, besonders hohe Fehlbeträge aufweisen. Rund die Hälfte der Reisenden benützen Streckenabonnemente für tägliche Fahrten, aber sie steuern an die gesamten Einnahmen aus dem Reiseverkehr nur etwas mehr als einen Zehntel bei. Eine spürbare Erhöhung der Abonnementstarife würde die Abwanderung vom öffentlichen zum individuellen Verkehrsmittel fördern und zu einer vermehrten Belastung der Strassen in den Agglomerationen führen. Der Anteil des sehr personalintensiven Stückgutverkehrs am gesamten Güterverkehr auf der Schiene ist bei den SBB um ein Vielfaches grösser als bei den Bahnen der Nachbarländer. Zudem entfallen auf nur 20% aller für diesen Verkehr geöffneten Bahnhöfe und Stationen im Versand wie auch im Empfang drei Viertel aller Sendungen. Es teilen sich also 80% oder rund 540 Dienststellen in den restlichen Viertel, der mit 360000 Tonnen Versandgewicht in über 3 Mio Sendungen nicht einmal 1% der gesamten Gütertonnage ausmacht. Ein massiver Abbau oder eine starke Verteuerung dieser Leistungen würde vor allem die in den abgelegenen Gebieten angesiedelten Wirtschaftszweige, insbesondere die mittleren und kleinen Gewerbebetriebe und die Landwirtschaft, fühlbar benachteiligen. Die Einnahmen aus diesen beiden Verkehrsarten reichen bei weitem nicht aus, um die von ihnen verursachten Kosten zu decken. Die Fehlbeträge wurden in der Eingabe für den Berufs- und Schülerverkehr auf 87 und für den Stückgutverkehr auf 196 Mio Franken pro Jahr beziffert. Da jedoch gewisse Fixkosten praktisch auch anfallen würden, wenn diese beiden Verkehre nicht vorhanden wären, und weil der Stückgutverkehr auch einen gewissen Akquisitionswert für den Wagenladungsverkehr aufweist, hat der Verwaltungsrat den nachgesuchten Abgeltungsbetrag auf jährlich 109 Mio Franken, das sind rund 7% der Verkehrseinnahmen 1969, reduziert. Diese Abgeltung ist nicht eine Subvention an die Bahn, sondern die Vergütung für ungenügende Preise bei konkreten, von ihr im Auftrag erbrachten Leistungen. Der Anspruch darauf ist seit über zehn Jahren im Eisenbahngesetz verankert und kann geregelt werden, ohne das Zustandekommen einer Gesamtverkehrskonzeption abzuwarten. Wenn die SBB die Berechnung ihrer Belastung aus den gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf ihre Transportkostenrechnung abstützen, so haben sie damit einen Weg gewählt, der jederzeit eine Anpassung der Abgeltung erlaubt, falls der Umfang dieser Aufträge im Rahmen einer neuen Aufgabenteilung, eines neuen schweizerischen Gesamtverkehrskonzeptes, sich ändern sollte.

In einer weiteren Eingabe, datiert vom 28. Oktober 1969, unterbreitet der Verwaltungsrat dem Bundesrat seine Gedankengänge zur Finanzierung des Ausbaues der Schweizerischen Bundesbahnen in den kommenden Jahren. Er geht davon aus, dass den Bundesbahnen im künftigen Verkehrsmarkt weiterhin eine wesentliche Aufgabe zukommt. Um diese erfüllen zu können, sind ihre bisherigen Bestrebungen zur Modernisierung und Umstrukturierung der Eisenbahn konsequent weiterzuführen. Das setzt die zielbewusste Verwirklichung eines langfristigen Ausbauprogrammes voraus. Um die entsprechenden Bauaufgaben planmässig realisieren zu können, muss die Zufuhr neuen Kapitals weiterhin für einen ausreichenden Zeitraum sichergestellt sein. Ausgehend vom bisherigen jährlichen Bedarf von 200 Mio Franken erscheint die Zusicherung eines Rahmenkredites von rund 2 Mia Franken als angemessen. Damit wird die notwendige Dispositionsmöglichkeit für mehrere Jahre geschaffen. Die Höhe der erforderlichen jährlichen Mittel kann heute nicht festgelegt werden. Sie hängt von der tatsächlichen Entwicklung der Ausbaubedürfnisse und ihrer Realisierungsmöglichkeit ab und wird in den von Bundesrat und Parlament zu genehmigenden jährlichen Voranschlägen ausgewiesen. Ein Teil dieses Rahmenkredites von 2 Mia Franken sollte zur Wahrung eines betriebswirtschaftlich gesunden Verhältnisses zwischen eigenen und fremden Mitteln in Form von variabel verzinslichem Dotationskapital zur Verfügung gestellt werden. Diese Erhöhung des Eigenkapitals der Unternehmung könnte durch eine

etappenweise Umwandlung festverzinslicher Schulden erfolgen. Das Verhältnis von Dotationskapital zu Fremdkapital sollte nach Vollzug dieser Operation ungefähr 1 zu 3 betragen. Die Kapitalstruktur würde damit praktisch dem im Jahre 1961 für die Bundesbahnen als vertretbar und richtig erachteten Aufbau entsprechen.

Die Bereitstellung der nötigen Mittel für den Ausbau der Bundesbahnen ist auch notwendig, um den Einsatz menschlicher Arbeitskräfte wo immer möglich durch technische Hilfsmittel zu verringern. Die zunehmende Verknappung am Arbeitsmarkt stellt auch die Bundesbahnen dauernd vor neue Probleme und erschwert die Rekrutierung des für einen geregelten Betriebsablauf benötigten Personals in steigendem Masse. Die grossen Leistungen des letzten Jahres konnten denn auch nicht ohne Schwierigkeiten auf der Personalseite vollbracht werden. Diese ergaben sich vor allem aus den Unregelmässigkeiten im Betriebsablauf, die vielfach auf äussere Einflüsse, wie Streiks in gewissen Nachbarländern, zurückzuführen waren. Wenn diese dann noch mit Verkehrsspitzen zusammenfielen, überstiegen die dem Personal daraus entstehenden Unannehmlichkeiten und Widerwärtigkeiten das langfristig zumutbare Ausmass. Die zeitweise festzustellende Unruhe im Personalkörper ist daher aus dieser Sicht verständlich. Die Anstrengungen gehen dahin, die Regelmässigkeit des Betriebsablaufes zu gewährleisten und bei Verkehrsballungen durch eine geeignete Transportplanung ausgleichend einzugreifen.

Auch die immer raschere Entwicklung von Wissenschaft und Technik bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen des Personals. Jedes zeitgemäss geführte Unternehmen muss sich daher heute mehr denn je mit dem Problem befassen, einen harmonischen Ausgleich zwischen seinen wirtschaftlich-technischen Interessen und den Bedürfnissen seiner Mitarbeiter zu erzielen. Diese soziale Verpflichtung gilt für die Bundesbahnen in besonderem Masse, stehen sie doch in einem tiefgreifenden Prozess der Umstrukturierung, der zur Eisenbahn der Zukunft führen soll. Daher hat die Generaldirektion Schritte eingeleitet, um die Situation und das Verhalten des Arbeitnehmers unter den sich wandelnden Arbeitsbedingungen systematisch zu untersuchen. Sie hat sich das Ziel gesetzt, personalpolitische Grundsätze zu formulieren, die es auch künftig ermöglichen, die Mitarbeiter als Menschen in eine lebendige Beziehung zu ihrer Arbeit und zu ihrem Unternehmen zu bringen.

Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und dem Personal der Schweizerischen Bundesbahnen für den ausserordentlichen und hingebungsvollen Einsatz. Er dankt auch den Kunden für ihre Treue zur Bahn. Die guten und engen Beziehungen zu den Bahnbenützern, Reiseorganisationen, Verfrachtern und Spediteuren ermöglichen es der Geschäftsleitung, sich laufend über die Bedürfnisse der Wirtschaft zu orientieren und sich ihnen anzupassen.

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 1969 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1969 wird genehmigt.
3. Der Aktivsaldo von 929 773 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. April 1970

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident: Der Sekretär:

(Dr. Fischer) (Dr. Britt)

BAHN
RAIL
BILLETS
TICKETS
11 37
Flug Fl
LANDED
LANDED
LANDED
LANDED
LANDED
LANDED
LANDED
BA 9
TK 9
SR 6
AUTOPHON