

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1970

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1970)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675909>

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.

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1970

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1970 zu unterbreiten.

Im Reiseverkehr ist die Zahl der beförderten Personen gegenüber dem Vorjahr praktisch gleich geblieben. Zwar beförderten die Bundesbahnen mit 230,8 Mio Personen rund 400 000 Reisende weniger als 1969; dieser Rückgang um 0,2% lässt jedoch keine grundlegende Veränderung erkennen. Der schweizerische Einzelreiseverkehr blieb auf dem Stand des Vorjahres; der Gruppenreiseverkehr und der internationale Verkehr nahmen etwas zu, während der Abonnementsverkehr einen leichten Rückgang verzeichnete. Kräftig angestiegen sind die begleiteten Motorfahrzeugtransporte (Zunahme 14,6%), während der Gepäckverkehr weiterhin leicht rückläufig war. Trotz dem geringen Ausfall in der Zahl der beförderten Reisenden wurden um 1,2% mehr Personenkilometer zurückgelegt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen um 1,8% auf 609,6 Mio Franken, jene des gesamten Reiseverkehrs (inkl. Gepäck und begleitete Motorfahrzeuge) um 1,9% auf 636,4 Mio Franken, was einer strukturellen Verbesserung gleichkommt.

Im Güterverkehr erweiterte sich das Transportvolumen um 7,2% auf 45,6 Mio Tonnen. Damit wurde eine neue Höchstleistung erzielt. An dieser Zunahme, die prozentual genau gleich hoch ist wie 1968/69, sind der Import, der Transit und die Binnentransporte beteiligt, während der Exportverkehr im Vergleich zum Vorjahr unverändert blieb. Der Ertrag aus dem Güterverkehr erreichte 978,4 Mio Franken. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr beträgt 5,8%; sie ist also etwas niedriger als beim Transportvolumen. Die Gründe liegen teilweise in einer Verlagerung auf billigere Massengüter des Import- und Binnenverkehrs und in einer verstärkten Benützung der kürzeren Westrouten im Transitgüterverkehr.

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um 82,1 Mio Franken oder 4,7% zu; er erreichte 1826,5 Mio Franken. Der ordentliche Gesamtaufwand stieg um 99,3 Mio Franken oder 5,8% auf 1822,8 Mio Franken. Vom Mehraufwand entfallen 72,1 Mio Franken auf den Personalaufwand, 13,7 Mio Franken auf den Sachaufwand, 2,7 Mio Franken auf die Abschreibungen vom Anlagevermögen und 10,8 Mio Franken auf die Kapitalkosten. Im höheren Personalaufwand ist ein Betrag von 25 Mio Franken für die als Folge der Realloohnerhöhung notwendigen Einmaleinlagen in die Pensions- und Hilfskasse enthalten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst damit mit einem Ertragsüberschuss von 3,7 Mio Franken ab, während 1969 ein solcher von 20,9 Mio Franken zu verzeichnen war, wovon 20 Mio Franken der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse zugewiesen wurden. Somit hat sich das Jahresergebnis um 17,2 Mio Franken verschlechtert, was eine weitere Speisung der erwähnten Rücklage leider verunmöglicht. Für die Weiterführung der Aktion zur Beseitigung der Niveauübergänge muss eine neue finanzielle Lösung gefunden werden. Zusammen mit dem Vortrag aus dem Vorjahr ergibt sich ein Aktivsaldo von 4,6 Mio Franken.

Trotz dem positiven Abschluss der Rechnungen für das Jahr 1970 ist die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen keineswegs als gefestigt zu betrachten. Die zum Teil bereits verwirklichten und

noch angemeldeten Postulate der Personalverbände lassen für das Jahr 1971, die Teuerungszulagen nicht eingeschlossen, Aufwendungen von rund 100 Mio Franken erwarten; sie werden im Jahre 1972 allein schon des 13. Monatslohnes und der Revision des Arbeitszeitgesetzes wegen aus heutiger Sicht annähernd doppelt so hoch ausfallen. Auch die Sachausgaben sind einer anhaltenden Teuerung ausgesetzt. Die Bundesbahnen werden daher ihren Finanzhaushalt in Zukunft nur im Gleichgewicht halten können, wenn es ihnen gelingt, ihre Einnahmen laufend in dem Ausmasse zu steigern, wie sich die ihrem Einfluss entzogenen Ausgaben erhöhen. Mittel dazu sind die weitere Steigerung des Transportvolumens, die Erhöhung der Tarife sowie die Entschädigung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Den Rationalisierungsmassnahmen wird auch künftig grosse Aufmerksamkeit geschenkt.

Der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen wurde vom Nationalrat in der Dezembersession 1970 und vom Ständerat in der Märzsession 1971 gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 1. Juli 1970 zugestimmt. Der erstmals im Jahre 1971 auszurichtende jährliche Abgeltungsbetrag wurde auf die runde Summe von 100 Mio Franken festgesetzt und unterliegt einer periodischen, alle zwei Jahre erfolgenden Überprüfung. Das hat den Vorteil, dass eine Anpassung der Abgeltung vorgenommen werden kann, sobald sich der Umfang der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, etwa als Folge der Verkehrsentwicklung oder einer schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption, ändern sollte. Festzuhalten ist auch, dass die Abgeltung keine Subvention ist, sondern eine Entschädigung für Leistungen, welche die SBB als Träger eines öffentlichen Verkehrsdienstes im Interesse der Allgemeinheit ohne ausreichende Kostendeckung zu erbringen haben. Das Eisenbahngesetz spricht in diesem Zusammenhang von Leistungen, die eine Bahnunternehmung bei kaufmännischer Geschäftsführung ohne entsprechenden Ausgleich nicht übernehmen könnte. Die Abgeltung bezweckt auch, die Eigenständigkeit der Bundesbahnen durch Annäherung der Wettbewerbsbedingungen an jene der übrigen Verkehrsträger zu erhalten. Sie soll den Bundesbahnen gestatten, ihre Leistungen kostengerechter anzubieten, weil die interessanten ertragsgünstigen Verkehre nur noch in geringerem Masse zum Ausgleich der defizitären Verkehre herangezogen werden können: Über die Tarife des Wagenladungsverkehrs soll nicht mehr der defizitäre Stückgutverkehr und über die Tarife des Einzelreiseverkehrs soll nicht mehr der defizitäre Berufs- und Schülerverkehr saniert werden. Mit der jetzt vorliegenden Regelung der Abgeltungsfrage der Bundesbahnen wird ein langjähriges Postulat verwirklicht.

Die Abgeltung macht leider Tarifierhöhungen als Folge allgemeiner Kostensteigerungen, wie sie gegenwärtig in ausgeprägtem Masse zu verzeichnen sind, nicht entbehrlich. Dabei soll der unter Berücksichtigung der Abgeltung in den beiden defizitären Verkehren erreichte Kostendeckungsgrad als Basis beibehalten werden. Sinkt er, so muss eine Tarifierhöhung in dem Ausmass erfolgen, als es zur Erhaltung dieses Kostendeckungsgrades notwendig ist. Der übrige, zum Ausgleich der Einnahmen und Ausgaben fehlende Betrag muss durch Tarifierhöhungen im Wagenladungsverkehr, im Einzelreiseverkehr und bei den übrigen Einnahmequellen gedeckt werden. Die Arbeiten für diese Tarifierhöhungen sind im Gang; wir streben an, sie anfangs November 1971 im Personenverkehr und auf den 1. Januar 1972 im Güterverkehr in Kraft zu setzen.

Notwendig zur Erhaltung des finanziellen Gleichgewichtes ist aber auch eine weitere Zunahme des Transportvolumens. Sie ist jedoch auf den überlasteten Linien nur durch eine Steigerung der Kapazität, vor allem auf der Gotthardlinie, möglich. Der zehnjährige Streit um den Ausbau der Transitlinien hat leider dazu geführt, dass die SBB als Folge der inzwischen eingetretenen Verkehrszunahme heute der vorhandenen Kapazitätsgrenze ernsthaft nahekommen und Gefahr besteht, dass ihre mit grossen Anstrengungen in den letzten Jahrzehnten aufgebaute gute Stellung als Transitbahn mindestens vorübergehend gefährdet wird. Die Stellungnahme des Bundesrates zum Bericht der Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen» soll im Laufe des Jahres 1971 erfolgen. Auch wenn dann die Finanzierungsfrage bald gelöst und die Arbeiten rasch in Angriff genommen werden könnten, werden die Bundesbahnen die Folgen der eingetretenen Verzögerung in der Übergangsphase bis zur Inbetriebnahme des Basistunnels nur mit grössten Schwierigkeiten meistern können.

Die vom Verwaltungsrat dem Bundesrat am 28. Oktober 1969 unterbreitete Vorlage über die Finanzierung des Ausbaues der Schweizerischen Bundesbahnen in den kommenden Jahren ist noch nicht abschliessend behandelt worden. Das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement hat für 1971 die Deckung des sich im Rahmen der letzten Jahre bewegenden Mittelbedarfes zugesichert und gleichzeitig seine grundsätzliche Bereitschaft bekundet, angesichts der grossen Aufgaben der Bundesbahnen auch in der neuen Planungsperiode für eine ausreichende Kapitalbeschaffung besorgt zu sein. Der Umfang und die Art (Fremdkapital, Dotationskapital) der in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Mittel sind indessen im einzelnen noch festzulegen.

Grosse Sorgen bereitet den Bundesbahnen auch die Lage im Personalbereich. Diese erwachsen nicht nur aus den steigenden finanziellen Aufwendungen für das Personal, sondern vor allem auch aus den Schwierigkeiten, die notwendigen Arbeitskräfte zu finden. Diese Erscheinung ist in der heutigen Wirtschaft allgemein feststellbar. Die Bahnen sind aus zwei Gründen in einer ungünstigeren Lage: Einmal weil die Betriebs- und Transportpflicht eine flexible Anpassung des Arbeitsvolumens an die jeweilige Arbeitskapazität verunmöglicht; sodann weil die Bahnen in vielen ihrer Berufszweige speziell ausgebildete Leute benötigen, die sie nicht einfach aus anderen Wirtschaftszweigen übernehmen können. Obwohl die SBB immer verhältnismässig wenig Ausländer beschäftigten, treffen sie die Bestrebungen zum Abbau der Fremdarbeiterbestände stark, weil sich für gewisse Arbeiten kaum mehr Schweizer zur Verfügung stellen.

Erfreulich ist nach wie vor die Einsatzbereitschaft des Personals, dem in vielen Sparten durch Unterbestände vermehrte Arbeit anfällt. Besonders ausgeprägt ist der Personalmangel beim Betriebsdienst in den grossen Zentren Zürich und Basel; die Bundesbahnen haben daher bei der Besoldungsgestaltung immer entsprechend gezielte Massnahmen angestrebt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und dem gesamten Personal für die hingebungsvolle Arbeit im Dienste des Unternehmens. Sein Dank richtet sich auch an die Kunden, Reiseorganisationen und Spediteure. Die seit Jahren bestehenden guten Beziehungen mit der Wirtschaft sind auch im Berichtsjahr aufrechterhalten und vertieft worden. Sie bilden die Grundlage für die Dienstleistungen der Bundesbahnen, die sie nur zur Zufriedenheit aller Kunden anbieten können, wenn sie durch ständige Kontakte ihre Bedürfnisse näher kennen und sich ihnen laufend anpassen können.

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 1970 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1970 wird genehmigt.
3. Der Aktivsaldo von 4 600 241 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

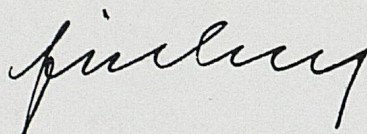
Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 27. April 1971

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Dr. Fischer)



(Dr. Britt)

