

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1978)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1978

**Autor:** Grosjean, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675998>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.10.2024

**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 1978

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,  
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1978 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1978* schliesst bei einem Ertrag von 2400,8 Mio Franken und einem Aufwand von 3023,4 Mio Franken mit einem Fehlbetrag von 622,6 Mio Franken ab. Dieser ist gegenüber dem Vorjahr um 65,7 Mio Franken niedriger, da der Ertrag um 59,7 Mio Franken oder 2,6% gesteigert und der Aufwand um 6 Mio Franken vermindert werden konnte. Dadurch verbesserte sich auch die Deckung des Aufwandes durch die Erträge von 77% auf 79%. Dagegen fiel die Rechnung im Vergleich zum Voranschlag, der ein Defizit von 550 Mio Franken vorsah, wegen den hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Verkehrserträgen um 72,6 Mio Franken schlechter aus.

Im *Reiseverkehr* sank die Zahl der beförderten Personen im Vergleich zum Vorjahr um 1% auf 203,4 Mio, wobei der Rückgang beim Streckenabonnementsverkehr wiederum am ausgeprägtesten ist. Demgegenüber stieg dank der längeren durchschnittlichen Reisedistanz die in Personenkilometern ausgedrückte Verkehrsleistung um 0,8% an.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr nahm gegenüber dem Vorjahr um 20,8 Mio oder 2,5% auf 863 Mio Franken zu, wobei in allen Bereichen Mehrerträge erzielt wurden. Am deutlichsten fiel die Zunahme im touristischen Verkehr und im Geschäftsreiseverkehr aus. Dagegen konnte der Ertrag bei den Streckenabonnements nicht im Ausmass der Tarifierhöhung vom 1. Februar 1978 gesteigert werden. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurden die budgetierten Erträge aus dem Reiseverkehr um 14 Mio Franken unterschritten.

Im *Güterverkehr* hat sich die entgegengesetzte Mengen- und Ertragsentwicklung der letzten Jahre stark abgeschwächt. Das Transportvolumen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,6% auf 39,9 Mio Tonnen. An dieser Zunahme sind alle Sparten des Wagenladungsverkehrs mit Ausnahme des Exportverkehrs beteiligt, wobei der Importverkehr mit 5,3% die grösste Zuwachsrate verzeichnet. Der Stückgutverkehr blieb um 2,7% hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Dagegen entwickelte sich der kombinierte Verkehr (Huckepack und Transcontainer) mit einer Zunahme um 26% auf 2,46 Mio Tonnen sehr erfreulich.

Die Erträge aus dem Güterverkehr fielen mit 974,3 Mio Franken um 12,2 Mio Franken (-1,2%) niedriger aus als im Vorjahr. Einem bei den Wagenladungen praktisch gleichbleibenden und beim Stückgutverkehr leicht höheren Ertrag steht dabei ein Rückgang beim Postverkehr gegenüber.

Der *übrige Ertrag* umfasst als wesentlichste Positionen Pacht und Miete, Lieferungen und Leistungen für Dritte, den Geldwechsel sowie den Ertrag aus dem Umlaufvermögen. Er vermochte sich nicht ganz zu halten und unterschritt mit 313,5 Mio Franken das Vorjahresergebnis um 3,9 Mio Franken.

Die *Abgeltung* für gemeinwirtschaftliche Leistungen wurde ab 1978 um 55 Mio erhöht und beläuft sich auf 250 Mio Franken.

Die Verbesserung des *Gesamtertrages* um 59,7 Mio Franken oder 2,6% gegenüber dem Vorjahr ist fast ausschliesslich auf diese höhere Abgeltung zurückzuführen, da sich die Mehr- und Mindererträge aus dem Reiseverkehr bzw. dem Güterverkehr und dem übrigen Ertrag ungefähr kompensierten. Wegen der vor allem im Güterverkehr wesentlich hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Verkehrserträge wurde das veranschlagte Ertragsziel um 162 Mio Fr. unterschritten. In diesem Zusammenhang ist auf die vor allem im Transitverkehr auf rund 100 Mio Fr. zu beziffernden Einnahmenverluste als Folge der Währungsentwicklung hinzuweisen.

Der *Gesamtaufwand* konnte im Vergleich zum Vorjahr nochmals gesenkt werden. Die Verminderung um 6 Mio Fr. ist – unterstützt durch den günstigen Teuerungsverlauf – eine Folge der unternehmerischen Anstrengungen zur Kostensenkung. Ausschlaggebend dafür war die rückläufige Entwicklung beim Sachaufwand und bei den Kapitalkosten, die um insgesamt 13,6 Mio Fr. niedriger ausfielen als im Vorjahr. Der Personalaufwand konnte annähernd auf gleicher Höhe gehalten werden, was einerseits auf den Abbau des Personalbestandes um 549 Mitarbeiter, andererseits auf die Teuerungszulage zurückzuführen ist. Die Abschreibungen stiegen als Folge des erhöhten Anlagewertes um 4,6 Mio Fr. an. Gegenüber dem Voranschlag beläuft sich die Verbesserung beim Aufwand auf 89,4 Mio Fr., wobei die Voranschlagszahlen in sämtlichen Aufwandpositionen unterschritten wurden.

Über die Deckung des Fehlbetrages hat gemäss Art. 16 des Bundesbahngesetzes die Bundesversammlung zu beschliessen; dabei ist ein Vortrag auf neue Rechnung ausgeschlossen.

Am 21. April 1978 hat die Eidg. Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) ihren Schlussbericht vom 21. Dezember 1977 dem Bundesrat abgeliefert. Die Vorschläge der Kommission sind in der Öffentlichkeit durchwegs positiv aufgenommen worden und beherrschen seither die verkehrspolitische Diskussion.

Der Verwaltungsrat hat den Schlussbericht GVK anlässlich seiner Juli- und Septembersitzungen 1978 eingehend behandelt. Er begrüsst die verkehrspolitische Konzeption der GVK-Kommission, die den Weg zu einem ausgewogenen Verkehrssystem zeigt, und er hat mit Genugtuung vermerkt, dass die SBB mit den Berichten vom 15. Oktober 1976 und 14. Oktober 1977 («Bericht 1976» und «Bericht 1977») einen positiven Beitrag an die Arbeiten der Kommission leisten konnten.

Die GVK sichert bestmöglich die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse, den wirtschaftlichen Mitteleinsatz, die Förderung der Raumordnungs- und Strukturpolitik und begrenzt die Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt. Sie trägt damit den Belangen der Allgemeinheit und der Verkehrsträger gleichermassen Rechnung. Wesentlich scheint dem Verwaltungsrat ebenfalls die verkehrsplanerische Empfehlung, die zur Befriedigung der, wenn auch verlangsamten, weiter wachsenden Gesamtnachfrage erforderliche Transportkapazität durch den Bau neuer Eisenbahn-Haupttransversalen (NHT) zu erhöhen. Gegenüber weiteren Hochleistungs-Strassen bieten diese Transversalen bedeutende Vorteile hinsichtlich Umweltbelastung und Energieverbrauch und erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in einem wesensgerechten Bereich durch kürzere Reisezeiten und einen dichteren Fahrplan.

Die vielfältigen, aufeinander abgestimmten Vorschläge der GVK weisen damit den Weg für eine nachhaltige Gesundung des gesamten Verkehrssystems. Sie bestätigen aber auch, dass mit unternehmerischen Massnahmen allein die Lage der SBB nicht entscheidend verbessert werden kann.

Bei realistischer Betrachtung ist aus heutiger Sicht kaum damit zu rechnen, dass die vorgeschlagenen Verfassungsartikel und die ersten konkretisierenden Gesetze vor Mitte der 80er Jahre zur Wirkung kommen. In der Zwischenzeit geht der Bau der Nationalstrassen weiter, der Lastwagen bezahlt, nicht seine vollen Kosten, und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist nicht geregelt. Die laufende Verbesserung der Konkurrenzstellung des Strassenschwerverkehrs und die entsprechende Erschwerung der Lage der Bahnen könnten zu einem Zustand führen, der auch mit der GVK nicht mehr genügend korrigierbar ist. Besonders deutlich zeigt sich dies am Gotthard, wo der Strassentunnel 1980 in Betrieb genommen wird. Der Strassengütertransit wird damit, trotz eingeschränkter Lastwagengewichte und trotz des dannzumaligen Huckepack-Angebotes, sprunghaft zunehmen. Man kann sich die Nachteile für die Öffentlichkeit und die Verluste, welche die SBB erleiden werden, unschwer vorstellen.

In dieser Situation ist es umso wichtiger, alle bereits jetzt möglichen Massnahmen, die eine rasche Besserung der Situation erlauben und keiner neuen Verfassungsgrundlage bedürfen, unverzüglich an die Hand zu nehmen. Die GVK empfiehlt ausdrücklich ein solches Vorgehen und macht hiefür konkrete Vorschläge. Mit Genugtuung haben die Bundesbahnen festgestellt, dass auch der Bundesrat diese Auffassung teilt und die Dringlichkeit solcher Massnahmen in seiner Einladung vom 20. Dezember 1978 zur Vernehmlassung über die GVK unterstreicht.

In seinen Berichten 1976 und 1977 hat der Verwaltungsrat solche möglichen Massnahmen mit ihren finanziellen Auswirkungen aufgezeigt und beantragt. Hervorgehoben sei die dringende Forderung, das Leistungsbild der Eisenbahnen und ihre Aufgaben als öffentlicher Verkehrsträger im künftigen Verkehrssystem festzulegen. Die SBB haben in fünf Varianten dargelegt, wie und mit welchen Konsequenzen die bisherige Angebotsstruktur bereinigt und ihrer künftigen Rolle angepasst werden könnte. Die Rolle der SBB ist durch die Vorschläge der GVK nun umrissen und damit der Weg frei für den politischen Entscheid in der grundlegenden Frage, welche Aufgaben die SBB künftig zu erfüllen haben.

Zu den weiteren rasch verwirklichtbaren Massnahmen gehören eine Übergangsregelung für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die Bereinigung der Kapitalstruktur durch Erhöhung des Dotationskapitals und die Beseitigung einzelner Wettbewerbsverzerrungen. Im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels 1980 ist es höchste Zeit, die Transitpolitik des Bundesrates entsprechend zu konkretisieren. Ausserdem müssen vertiefte Entscheidungsunterlagen für den von der GVK vorgezeichneten Weiterausbau der Schieneninfrastruktur, insbesondere für die Neuen Haupttransversalen, bereitgestellt werden. Gemeinsam ist allen diesen Massnahmen die Zielsetzung, durch möglichst rasch erfolgswirksame und GVK-konforme Schritte die finanzielle Situation der SBB zu verbessern.

Bei der Behandlung der Rechnung für das Jahr 1977 haben die Eidgenössischen Räte einen Fehlbetrag von 688 Mio Fr. zur Kenntnis genommen und den Umstand gewürdigt, dass es dank anerkennenswerter Anstrengungen der SBB gelungen ist, das Defizit zu senken. Man hat trotzdem von Resignation bei den SBB gesprochen. Dies ist jedoch keineswegs der Fall; in Wirklichkeit haben die für die Führung der SBB Verantwortlichen einen dauernden Kampf gegen den Fatalismus der Defizite geführt:

- Verwaltungsrat und Generaldirektion verwirklichen seit Jahren namhafte Einsparungen. Der Abbau des Personalbestandes von seiner maximalen Höhe von 43 417 Personen 1964 auf 38 484 im Jahre 1978 belegt dies eindrücklich.
- Die Investitionen wurden ebenfalls vermindert. Im Budget 1976 waren Investitionen von 980 Mio Fr. vorgesehen; für 1979 sind sie auf 746 Mio Fr. festgelegt. Ohne die Leistungsqualität zu gefährden, kann das Investitionsvolumen jedoch nicht unbeschränkt weiter gesenkt werden.
- Die Betriebsleistungen haben dabei nicht abgenommen. Sie konnten vielmehr von 83 Mio Zugkilometer 1964 auf 94,2 Mio Zugkilometer 1978 gesteigert werden. Diese Leistungserhö-

hung unter Einhaltung der Sicherheitsnormen und bei starkem Personalabbau sowie verkürzter Arbeitszeit erforderte den vollen Einsatz aller Beteiligten.

- Um der Kundschaft ein noch attraktiveres Reisezugangebot bereitzustellen, werden die SBB die Anzahl der schnellen und komfortablen Städteschnellzüge, welche die politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Zentren unseres Landes miteinander verbinden, erhöhen. Die Leistungen in diesem Bereich sollen, trotz der skizzierten Einschränkung, um rund 17% gesteigert werden.
- Die Bereinigung der Angebotsstruktur wird auch nach dem bereits realisierten Personalabbau weitergeführt. Sie erfordert beträchtliche Mittel, erlaubt aber neue Einsparungen.
- Die Nachwuchssicherung, die Förderung der Aus- und Weiterbildung sowie die Umschulung, denen ein immer grösseres Gewicht zukommt, werden als permanente Aufgabe betrachtet.
- Im Rahmen eines verstärkten Marketings in allen Bereichen wird die aktive Verkaufs- und Preispolitik weiter aktiviert.

Diese Beispiele belegen die Sparanstrengungen und das andauernde Bestreben der SBB, die Attraktivität und die Kapazität der Schiene zu steigern. Natürlich bestehen in einer Unternehmung von der Dimension der SBB noch Möglichkeiten, einige Millionen oder auch einige Dutzend Millionen Franken einzusparen. Sie werden nicht vernachlässigt werden. Man muss sich aber klar vor Augen halten: Die finanziellen Ergebnisse können nicht entscheidend verbessert werden, ohne die Leistungen der SBB namhaft einzuschränken. Man steht somit vor einem grundlegenden Entscheid, dem man sich nicht mehr entziehen kann. Die Antworten der politischen Behörden auf die folgenden Fragen sind daher entscheidend:

1. Welches ist die Rolle der SBB in der Schweiz von morgen?
2. Sind aus verkehrspolitischer Sicht die Leistungen der SBB auf dem heutigen Niveau aufrecht zu erhalten, zu erhöhen oder zu vermindern?
3. Wird anerkannt, dass von den SBB Leistungen im öffentlichen Interesse zu erbringen sind? In welchem Masse müssen demzufolge solche Leistungen von der öffentlichen Hand abgegolten werden?

Die Antworten auf die oben gestellten Fragen haben derart gewichtige verkehrsmässige und finanzielle Konsequenzen, dass sie ausserhalb der Kompetenz der SBB liegen. Diese Entscheide sind von den politischen Behörden zu treffen.

Verwaltungsrat und Generaldirektion sind jedenfalls der Meinung, dass die wesensgerechten Leistungen der SBB nicht reduziert werden dürfen. Im Gegenteil: Die Eisenbahn wird in der künftigen Gesellschaft eines der bevorzugten Verkehrsmittel sein und dabei – wie auch von der GVK bestätigt – eine wichtige Rolle zu spielen haben. Sie erfüllt alle Voraussetzungen, um die immer stärker zum Ausdruck kommenden Forderungen nach mehr Lebensqualität, nach Sicherheit, Bequemlichkeit und sparsamerem Energieverbrauch zu erfüllen. Die SBB resignieren also nicht; sie bereiten sich vielmehr darauf vor, die neuen Anforderungen der Zukunft zu erfüllen. Dazu ist es aber notwendig, dass die politischen Behörden dieses Wollen unterstützen.

Zwei Beschlüsse des Verwaltungsrates machen diese optimistische und entschlossene Zukunftshaltung besonders deutlich:

- Die Schaffung eines Ausbildungszentrums für Grundschulung und Weiterbildung unseres Personals in Murten/Muntelier.
- Die Einführung des neuen Reisezugkonzeptes ab 1982 mit einer namhaften Angebotsverbesserung bei den Schnell- und Regionalzügen.

Abschliessend danken der Verwaltungsrat und die Generaldirektion den Behörden, der Öffentlichkeit und den Kunden für ihre Sympathie und Verbundenheit zur Bahn und für ihre Unterstützung. Ein besonderer Dank geht an alle Mitarbeiter. Sie haben sich, unbeachtet der gegenwärtigen Schwierigkeiten, wiederum voll eingesetzt und ihre Aufgaben vorbildlich erfüllt.

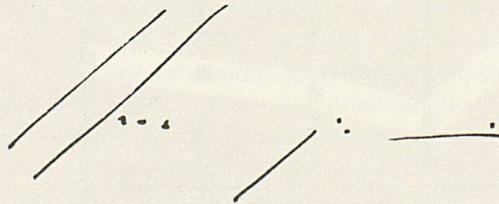
Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhänden der eidgenössischen Räte folgende Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1978 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1978 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von Fr. 622 604 868.— erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

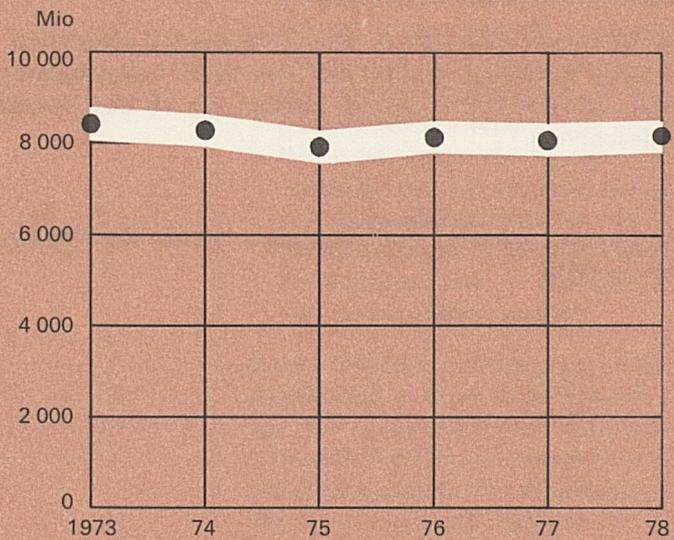
Bern, den 19. April 1979

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen  
Der Präsident:

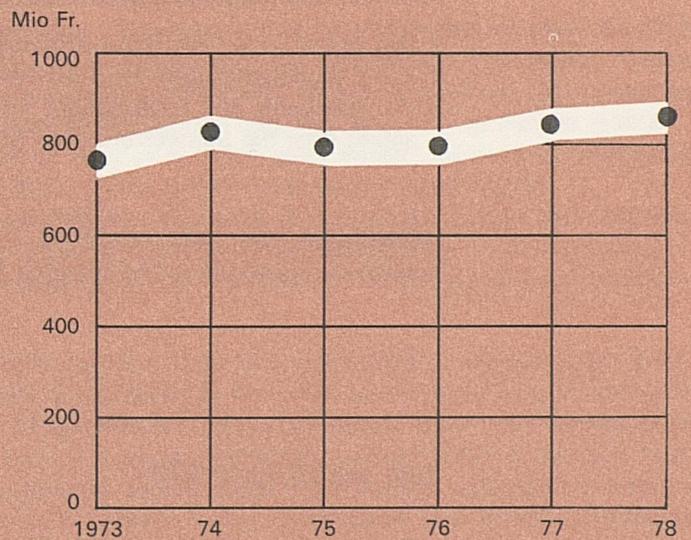
A handwritten signature consisting of several slanted lines and dots, representing the name C. Grosjean.

(C. Grosjean)

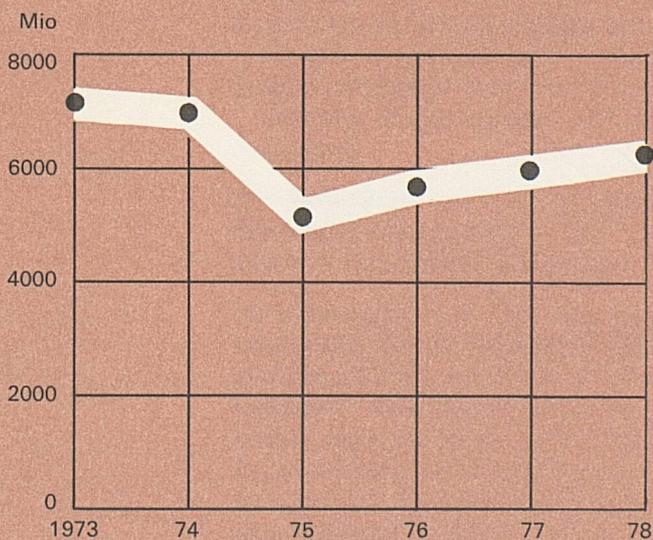
**Reiseverkehr (Pkm)**



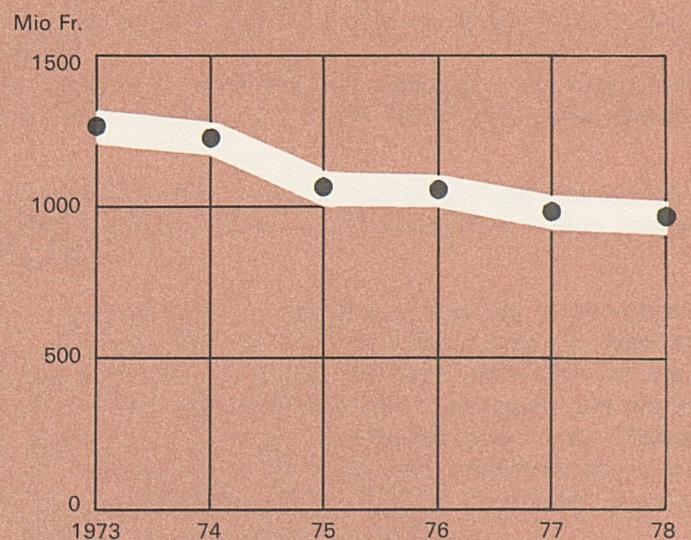
**Einnahmen im Reiseverkehr**



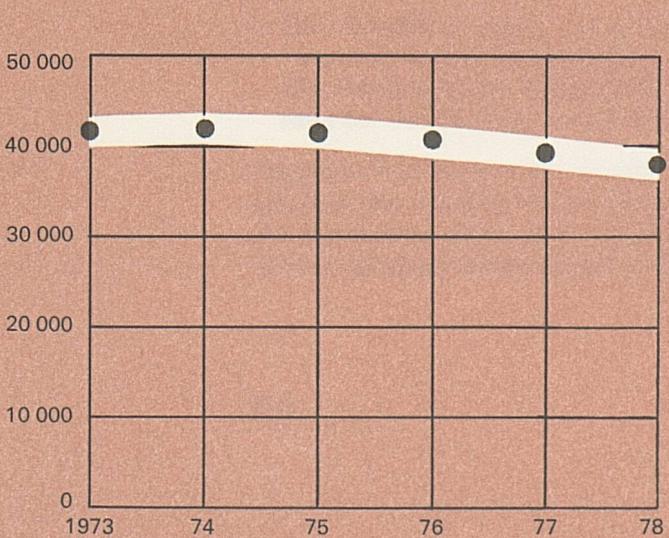
**Güterverkehr (tkm)**



**Einnahmen im Güterverkehr**



**Personalbestand**



**Gesamtaufwand/Gesamtertrag**

