

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu dem Rechnungen für das Jahr 1972

Autor(en): **Meier, R. / Britt, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1972)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675944>

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 1972

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1972 zu unterbreiten.

Im Reiseverkehr wurden 224,3 Mio Reisende oder 2,3% weniger als 1971 befördert. Ein Frequenzrückgang ist hauptsächlich bei den Streckenabonnements des Berufsverkehrs eingetreten, während sich der schweizerische Einzelreiseverkehr praktisch zu halten vermochte und der internationale Verkehr leicht zurückging. Dagegen konnte im Geschäftsverkehr und bei den touristischen Abonnements eine erfreuliche Zunahme verzeichnet werden. Die gesamten zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich trotz des Frequenzrückganges um 1%, womit eine neuerliche Zunahme der durchschnittlichen Reiselänge festzustellen ist. Stark angestiegen sind die Transporte begleiteter Motorfahrzeuge, während der Gepäckverkehr weiterhin leicht rückläufig war. Die Einnahmen aus dem gesamten Reiseverkehr erhöhten sich um 9,9% auf 721,9 Mio Franken, was im wesentlichen auf die Tarifierhöhung von anfangs November 1971 zurückzuführen ist.

Im Güterverkehr erreichte das Transportvolumen 46,09 Mio Tonnen, 1,5% mehr als vor Jahresfrist, was eine neue Höchstmenge bedeutet. Gleichzeitig erhöhten sich die Frachteinnahmen zufolge der Tarifierhöhung 1972, der Umstrukturierung des Verkehrs sowie des Mehrverkehrs um 16,8% auf 1146,1 Mio Franken. Eine Verkehrszunahme ist im schweizerischen Verkehr zu verzeichnen, welcher um 3,5% auf 34,60 Mio Tonnen zunahm. Dabei verbesserten sich der Bahnimport, dessen Rheinhafenabfahrten durch die lange Niederwasserperiode gestört waren, um 1,7% und der Bahnexport um 10,8%. Die Binnentransporte wurden durch die starken Baumateriallieferungen begünstigt und fielen um 4,1% höher aus. Dagegen unterschritt der Transitverkehr mit 11,14 Mio Tonnen die Vorjahresspitze um 4,2%. Dies ist einmal mehr der kritischen Wirtschaftslage in Italien sowie dem fast ständig behinderten Anschlussverkehr auf dem Netz der Italienischen Staatsbahnen, aber auch den Ausfällen im Rhein-/Bahntransit zuzuschreiben. Die geleisteten Tonnenkilometer stiegen gegenüber dem letzten Jahr um 1,2%.

Der Gesamtertrag nahm im Vergleich zum Vorjahr um 260,6 Mio Franken oder 13,3% zu und erreichte 2224,7 Mio Franken. Etwas schwächer stieg jedoch der Gesamtaufwand, nämlich um 224,3 Mio Franken oder 11,1% auf 2242,4 Mio Franken. Vom Mehraufwand entfallen 146,6 Mio (65,4%) auf den Personalaufwand, 47,9 Mio auf den Sachaufwand, 8,9 Mio auf die Abschreibungen vom Anlagevermögen und 20,9 Mio Franken auf die Kapitalkosten. Ursache des höheren Personalaufwandes sind vor allem der Ausgleich der stärker gestiegenen Teuerung und die Ausrichtung eines 13. Monatslohnes. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 17,7 Mio Franken wesentlich besser ab als die Rechnung 1971, welche ein Defizit von 54 Mio Franken auswies. Der Voranschlag für das Jahr 1972 sah einen bescheidenen Reingewinn von 3,4 Mio Franken vor. Wenn die Teuerung im Rahmen des Voranschlages geblieben wäre, hätte das Rechnungsergebnis 1972 genau dem Voranschlag entsprochen. Das Defizit 1972 ist aus der gesetzlichen Reserve zu decken, welche danach noch einen Bestand von 32,2 Mio Franken aufweisen wird.

Die Entwicklung der Finanzlage der Bundesbahnen ist keineswegs erfreulich. In den letzten zehn Jahren konnten noch sechs Jahre mit einem Reingewinn abgeschlossen werden, während in vier Jahren, darunter in den beiden letzten, ein Verlust ausgewiesen werden musste. Berücksichtigt man den Voranschlag und die bisherige Entwicklung des laufenden Jahres 1973, so zeichnet sich eindeutig die Gefahr einer künftigen Defizitperiode ab. Auf die Dauer können und dürfen die Bundes-

bahnen jedoch nicht defizitär arbeiten. Es gilt daher, die Ursachen dieser Entwicklung zu erkennen und nach Mitteln und Wegen zu suchen, um das finanzielle Gleichgewicht auf längere Sicht wieder herzustellen.

Hauptursache der ungünstigen Entwicklung bildet die Kostenexplosion, die aus der Verknappung des Arbeitsmarktes und der massiven Teuerung entstanden ist. Beides steht ausserhalb des Einflusses der Bundesbahnen. Daneben sind in den letzten Jahren Engpässe bei den Anlagen und beim Personal aufgetreten, die ebenfalls kostensteigernd wirken und eine vermehrte Selektion in der Verkehrswerbung erfordern. Die Geschäftsleitung wird daher immer mehr darnach trachten müssen, jenen Verkehr zu fördern, für dessen Bewältigung die Eisenbahn das wesensgerechte Verkehrsmittel darstellt. Unter diesem Blickwinkel sind vor allem der sehr personalintensive Stückgutverkehr und insbesondere dessen Feinverteilung in der Fläche zu überprüfen. Wie auf Seite 20 erwähnt, ist die im letztjährigen Geschäftsbericht zu diesem Zweck angeregte gesamtwirtschaftliche Untersuchung über die Angebotsstruktur in diesem Verkehr inzwischen in Gang gekommen. Zur Bearbeitung dieses Problemkreises wurde eine unter der Leitung eines Vertreters der privaten Wirtschaft stehende Projektgruppe gebildet. Es kann allerdings nicht übersehen werden, dass die Verwirklichung einer Neuorientierung Zeit braucht. Bis es soweit ist, muss die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die auf Grund der Verhältnisse von 1968 heute noch 100 Mio Franken beträgt, den veränderten Verhältnissen angepasst werden. Nach dem geltenden Bundesbeschluss vom 11. März 1971 ist eine solche Neufestsetzung des Abgeltungsbetrages durch den Bundesrat allerdings erst für 1974 möglich.

Ein erstrangiges Problem, das rasch zu einem Abschluss gebracht werden sollte, ist die Baufinanzierung. Da sich die Ausführung vieler Bauobjekte über Jahre erstreckt, sollte die Baufinanzierung nicht nur von Jahr zu Jahr, sondern langfristig gelöst sein. In den nächsten Jahren werden die zu erwartenden Verkehrszunahmen nicht ausreichen, die Nutzungskosten [Zinsen, Abschreibungen und Unterhalt] der zu ihrer Bewältigung erforderlichen Investitionen zu decken, so dass die künftige Baufinanzierung im Rahmen der gesamten Finanzplanung geordnet werden muss. Wie stark sich der finanzielle Spielraum verengt hat, geht unter anderem daraus hervor, dass anfangs der 60er Jahre noch 25%, heute indessen nur noch 15% der laufenden Betriebserträge zur Verfügung stehen, um die Abschreibungen und die Zinsen der Investitionen zu bestreiten. Es genügt daher nicht mehr, dass der Bund die nötigen Mittel in Form festverzinslicher Darlehen zur Verfügung stellt; vielmehr sollte ausserdem die bestehende Eigenkapitalbasis der Bundesbahnen verbreitert werden. Das heutige Verhältnis von variabel verzinslichem Dotationskapital zu Fremdkapital entspricht der seinerzeit als richtig angenommenen Relation in keiner Weise mehr. Es vermag aber auch angesichts der Notwendigkeit, die namhaften Mittel für die Deckung der künftigen Verkehrsnachfrage heute bereitzustellen, nicht mehr zu genügen. Gegenwärtig werden das zur Bewältigung des mittelfristig zu erwartenden Verkehrs notwendige Investitionsvolumen, der dafür erforderliche Finanzbedarf sowie die Auswirkungen auf die Ertragslage ermittelt.

Aber auch die Unternehmungsführung der SBB ganz allgemein, das Management, soll in verstärktem Masse auf die Zukunft ausgerichtet sein. Die SBB befassen sich sehr intensiv mit der Frage, welches ihre Transportaufgaben im Rahmen der künftigen schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption und ihre Rolle in einem im Verkehrswesen noch enger zusammenarbeitenden Europa sein werden. Aufgrund von Verkehrsprognosen und von Vorstellungen über die künftige Umwelt, in der Raumplanung, Umweltschutz, Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort bestimmt eine noch grössere Bedeutung haben werden, wird versucht, ein Leitbild der SBB im künftigen Verkehrssystem auszuarbeiten. Die schriftlich niederzulegende Unternehmungspolitik wird, in einer Art Charta zusammengefasst, die anzustrebenden Unternehmungsziele und die zur Erreichung der Zielsetzung einzuschlagenden Wege aufzuzeigen haben.

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Überprüfung des organisatorischen Aufbaus der SBB durch das Betriebswissenschaftliche Institut der ETH sind bereits weit fortgeschritten, der Bericht steht indessen noch aus.

Der immer stärker werdende Ruf nach einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, dessen Hauptträger die Eisenbahn ist, rechtfertigt diese Untersuchungen und Planungen. Diese Probleme werden vor allem in den Agglomerationen in steigendem Masse in Zusammenarbeit aller Träger des öffentlichen Verkehrs schon im Planungs- und Vorbereitungsstadium behandelt. Das Organ dazu bilden zur Zeit Behördendelegationen, in denen neben den verschiedenen Verkehrsunternehmungen auch die Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden vertreten sind. Die Bundesbahnen arbeiten in all diesen Gremien intensiv mit. Auf lange Sicht werden jedoch namentlich die finanziellen Probleme ohne ein Bundesgesetz über den Agglomerationsverkehr nicht befriedigend zu lösen sein.

Zunehmende Sorgen bereitet den Bundesbahnen der Mangel an Arbeiterpersonal namentlich in den grossen Zentren Zürich und Basel. Der Zuzug von ausländischen Arbeitskräften ist den bekannten Beschränkungen unterworfen, und der schweizerische Arbeitsmarkt bleibt völlig ausgetrocknet. Personalsparende Investitionen wie die Schaffung automatischer Rangierzentren, verbunden mit der Einführung der automatischen Kupplung, sind wohl im Gang oder in Vorbereitung; aber bis sie sich auswirken, besteht ein fast unüberwindlicher Engpass. Ein Abbau von Produktionszweigen ist nicht möglich, solange die Transportpflicht besteht. Langfristig aber wird eine gewisse Anpassung der Angebotsstruktur unumgänglich sein.

Trotz all diesen Schwierigkeiten und Problemen bleiben Verwaltungsrat und Generaldirektion zuversichtlich. Sie sind überzeugt, dass Bundesrat und Parlament ihre tatkräftige Mitwirkung nicht versagen werden, wenn es gilt, die nötigen gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, die zur vollen Erfüllung aller Aufgaben unter Wahrung der Eigenwirtschaftlichkeit nötig sind. Die Bundesbahnen zählen auch weiterhin auf das Verständnis ihrer Kundschaft, welcher Verwaltungsrat und Generaldirektion für ihre Treue ihren verbindlichen Dank aussprechen. Dieser Dank gilt auch dem Personal für seinen unermüdlichen Einsatz.

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 1972 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1972 wird genehmigt.
3. Der Fehlbetrag von 17 710 313 Franken wird aus der gesetzlichen Reserve gedeckt.

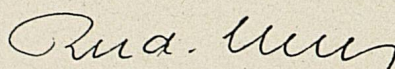
Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 27. April 1973

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Der Sekretär:



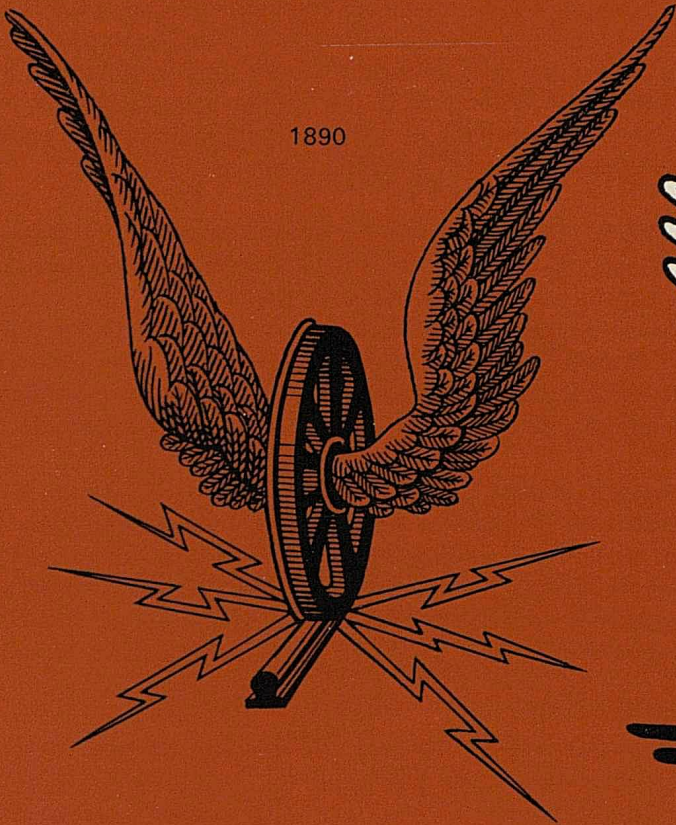
(Dr. h. c. R. Meier)



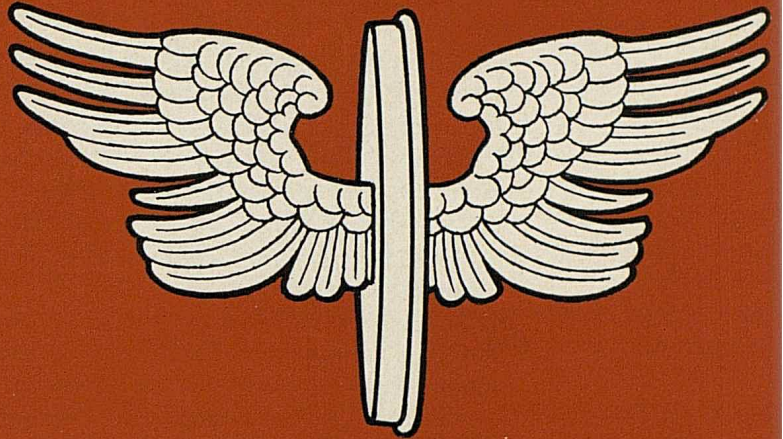
(Dr. J. Britt)

Vom Symbol der Eisenbahn
zum Signet der SBB

1890



ca.1905



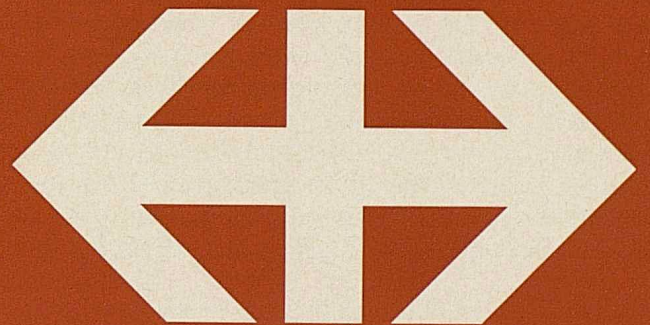
ca.1930



ca.1895



1972



1938

