

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1975)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1975  
**Autor:** Meier, R. / Schärer, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675991>

### **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:** 07.01.2026

**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 1975

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,  
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1975 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1975* schliesst bei einem Gesamtaufwand von 2946,7 Mio Franken und einem Gesamtertrag von 2323,9 Mio Franken mit einem Fehlbetrag von 622,8 Mio Franken ab. Damit konnte der Aufwand bloss noch zu 79% gedeckt werden. Gegenüber dem Voranschlag 1975, der ein Defizit von 165,7 Mio Franken vorsah, bedeutet dieses Ergebnis eine Verschlechterung um 457,1 Mio Franken. Im Zeitpunkt der Aufstellung dieses Voranschlages (Mitte 1974) waren die Stärke des Konjunkturerinbruches und die Auswirkungen auf die Bundesbahnen noch nicht vor auszusehen. Die Rechnung 1975 weist den höchsten je verzeichneten Fehlbetrag auf. Die ausserordentlich starke, durch die gleichzeitige Unterschreitung des budgetierten Aufwandes um 113,2 Mio Franken lediglich gemilderte Abweichung vom Voranschlag ist ausschliesslich auf den rückläufigen Gesamtertrag, insbesondere den rezessionsbedingten namhaften Ertragsausfall beim Güterverkehr, zurückzuführen.

Die allgemeine wirtschaftliche Rezession wirkte sich 1975 zunehmend auch im *Reiseverkehr* der SBB aus, obwohl sich dieser Verkehr vergleichsweise gut zu halten vermochte. Es wurden 210,6 Mio Personen befördert, 9 Mio oder 4,1% weniger als im Vorjahr. Am Rückgang waren ausser den touristischen Fahrausweisen und den Geschäftsabonnements sämtliche Verkehrssparten beteiligt. Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr, einschliesslich Gepäck und begleitete Motorfahrzeugtransporte, fielen um 3,6% auf 793,5 Mio Franken zurück. Die Unterschreitung des Voranschlagsbetrages beläuft sich auf 110,5 Mio Franken (12,2%).

Im *Güterverkehr* wurden 34,5 Mio Tonnen bei Frachteinnahmen von 1056,1 Mio Franken transportiert. Der starke Rückschlag des Transportvolumens von 11,7 Mio Tonnen bzw. 25,4% gegenüber 1974, der ertragsmässig durch die Tarifierhöhung vom 1. Januar 1975 auf 14% gemildert wurde, ist in erster Linie der anhaltenden Wirtschaftsflaute, aber auch einer erheblichen Verschärfung der Konkurrenz auf den Verkehrsmärkten zuzuschreiben. So verlor der Aussenhandelsverkehr der Schiene 3,7 Mio Tonnen oder 24,4%, während die Strasse im vergleichbaren Verkehr nur eine unbedeutende Einbusse zu verzeichnen hatte. Bei den Binnentransporten wirkten sich vor allem die abgeschwächte Bautätigkeit sowie der Rückgang der Mineralöltransporte aus. Im Transitverkehr, welcher um 29,5% zurückging, begünstigte der hohe Frankenkurs die konkurrierenden Alpenbahnen in Frankreich und Österreich sowie besonders den die Schweiz umfahrenden Lastwagenverkehr. Damit fiel das Güterverkehrsvolumen auf den Stand von 1963 zurück. Im Vergleich zum Voranschlag wurden 14,4 Mio Tonnen weniger transportiert, was einen Ertragsausfall von 452,9 Mio Franken (30%) zur Folge hatte.

Unter Berücksichtigung des ebenfalls leicht rückläufigen «Übrigen Ertrages», der ausser der Abgeltung als wesentlichste Positionen Pacht und Miete, Lieferungen und Leistungen für Dritte, den Geldwechselertrag sowie den Ertrag des Umlaufvermögens umfasst, ist der *Gesamtertrag* 202,9 Mio Franken (8%) niedriger als im Vorjahr. Entgegengesetzt verlief die Entwicklung des *Gesamtaufwandes*, der gegenüber 1974 um 185,8 Mio Franken zugenommen hat. Dessen Zuwachsrate hat sich indessen als Folge des Verkehrsrückganges, des Personalstopps und weiterer Einsparungen sowie der sich abschwächenden Teuerung verglichen mit dem Vorjahr von 10,7% auf 6,7% zurückgebildet. Besonders deutlich zeigen sich die Kostensenkungen in dem am besten steuerbaren Bereich des Aufwandes, dem Sachaufwand, der sich gegenüber dem Vorjahr trotz teilweise steigenden Preisen um 23,2 Mio Franken (4,6%) vermindert hat. Andererseits schlugen sich die zunehmende Verschuldung und die im Rechnungsjahr hohen Zinssätze in den gegenüber 1974 um 64,4 Mio Franken (29,8%) höheren Kapitalkosten nieder.

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

Angesichts der beunruhigenden Entwicklung des Verkehrs und der Rechnungen der SBB hat sich der Verwaltungsrat eingehend mit den möglichen *Massnahmen zur Verminderung der Defizite* befasst:

In Fortführung der im Jahre 1974 verfüigten Massnahmen haben die Bundesbahnen im Berichtsjahr alle weiteren Möglichkeiten zur Senkung der Defizite systematisch untersucht. Die sofort verwirklichtbaren Massnahmen wurden eingeleitet oder bereits durchgeführt; für die mittel- und längerfristigen sind Leitlinien für das weitere Vorgehen festgelegt und die erforderlichen Untersuchungen anhand genommen worden. Angesichts der grundsätzlichen Bedeutung dieser Vorkehrungen werden sie, obwohl in die Zukunft weisend, in diesem Bericht dargestellt, der sonst vorwiegend der Würdigung des Berichtsjahres dient. Es handelt sich zusammenfassend um die Bereiche Sofortmassnahmen, Leistungsangebot, Investitionspolitik, Personalpolitik und Verkehrspolitik.

*Sofortmassnahmen:* Die Vorgaben und Weisungen zur Minderung des Betriebsaufwandes sowie zur Anpassung des Personalbestandes wurden verschärft und erweitert. Es seien hier erwähnt: Kürzung von Budgetposten, Senkung der Personalplafonds, Rekrutierungssperre, zweimonatige Sperrfrist vor Wiederbesetzung einer freigewordenen Stelle. Damit konnten, zusammen mit den rezessionsbedingten Kostenminderungen, die Betriebskosten gegenüber dem Voranschlag um rund 100 Mio Franken und der Personalbestand bis Ende Dezember gegenüber dem Vorjahr um etwa 1000 Personen gesenkt werden.

Andererseits wurde durch kommerzielle Massnahmen versucht, den Verkehrsrückgang aufzuhalten, namentlich durch eine flexible Preispolitik und Aktionen verschiedener Art, unterstützt durch Verbesserungen im Angebot.

*Leistungsangebot:* Da die Ausgaben, und vor allem die Personalbestände, bei gleichbleibendem Angebot nicht mehr wesentlich gesenkt werden können, haben die Bundesbahnen weiter die Möglichkeiten und Konsequenzen eines auch massiven Abbaues des Leistungsangebotes geprüft. Es wurden untersucht eine Reduktion der Schalterbedienungszeiten, die Einstellung der Beförderung von Reisegepäck, Fahrplanreduktionen in Randstunden, am Wochenende und während der Verkehrsspitzen, die Einstellung des Personenverkehrs auf bestimmten Linien, ferner die Umwandlung von Stationen in unbediente Haltestellen, die Aufhebung des Stückgutverkehrs, die vollständige Einstellung des Güterverkehrs über das Wochenende sowie die Betriebseinstellung an Sonntagen auf bestimmten Linien und sogar die allgemeine Aufhebung von Linien mit schwachem Verkehr. Die Studien haben ergeben, dass mit den meisten Massnahmen nur sehr bescheidene Einsparungen zu erzielen wären, die vielfach in keinem vertretbaren Verhältnis zur Härte der Eingriffe stehen würden. Die Aufhebung von Nebenlinien, die etwa 25% des bestehenden Netzes umfassen, brächte Einsparungen von schätzungsweise nur etwa 80–100 Mio Franken jährlich, denen zudem allfällige Fehlbeträge von Ersatzbetrieben gegenüberstünden.

Es muss daher festgestellt werden, dass auch schwerwiegende Eingriffe in das Leistungsangebot keine entscheidende Verbesserung der unternehmerischen Situation erlauben. Eine massive Leistungsver schlechterung, darunter insbesondere eine generelle Aufhebung von Linien mit schwachem Verkehr, wäre auch aus volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Sicht abzulehnen.

Hingegen ist nicht auszuschliessen, dass in konkreten Fällen Änderungen in der Angebotsstruktur ohne Vernachlässigung wichtiger volkswirtschaftlicher Anliegen zu vorteilhafteren betriebswirtschaftlichen Lösungen führen können. Hinzu kommt die Notwendigkeit einer Verbesserung des Leistungsangebotes im wesensgerechten Bereich. Um objektive Entscheidungskriterien zu erhalten, treiben die Bundesbahnen die entsprechenden, bereits eingeleiteten Studien rasch voran. Es betrifft dies insbesondere die Überprüfung des Reisezugkonzepts, die schwach frequentierten Personenzüge und die Linien mit schwachem Verkehr, die Neukonzeption des Verkaufs im Personenverkehr, die Konzepte der Gepäck- und Stückgutbeförderung, die Bedienungswürdigkeit der Stationen (Umwandlung in Haltestellen) sowie den kombinierten Verkehr mit Huckepackfahrzeugen und Containern. Dabei ist als Richtlinie festgelegt worden, von Einschränkungen im Leistungsangebot abzusehen, sofern die Einsparungen in keinem Verhältnis zum Verlust an «good-will» stehen.

*Investitionspolitik:* Der Güterverkehr der Bundesbahnen ist auf den 1963 erreichten Stand zurückgefallen. Die vorhandenen Kapazitäten weisen daher, von Ausnahmen abgesehen, Reserven auf, die selbst bei den früheren hohen Zuwachsraten für eine Reihe von Jahren ausreichen würden. Mit einem derart starken Wachstum ist jedoch vorläufig kaum zu rechnen, womit der Sättigungspunkt der Kapazitäten noch weiter hinausgeschoben wird. Eine Verminderung des Investitionsvolumens mindestens bis zum Zeitpunkt, da sich ein deutlicher Wiederaufschwung der Wirtschaft abzeichnet, ist daher trotz der teilweise langen Dauer von Eisenbahnbauten ohne grundsätzliche Gefährdung der mittelfristigen Leistungsbereitschaft möglich. Aus unternehmerischer Sicht wären somit über den Erneuerungsbedarf und die Vollendung angefangener Objekte hinaus neue finanzielle Mittel bis auf weiteres nur noch vorzusehen für Vorhaben zur Ausmerzung von Engpässen, die auch bei gedrücktem Verkehrsvolumen spürbar sind, für Massnahmen zur Hebung der Sicherheit sowie für echte Rationalisierungsinvestitionen.

Diese Zurückhaltung ist betriebswirtschaftlich begründet in der Tatsache, dass Baubudgets im derzeitigen Umfang von rund 1 Mrd Franken die SBB jährlich mit etwa 60 Mio Franken zusätzlich belasten für Verzinsung, Abschreibung und Unterhalt, ohne dass gegenwärtig oder in absehbarer Zeit mit angemessenen Mehrerträgen aus Mehrverkehr gerechnet werden könnte. Das Rechnungsergebnis würde sich daher bei gleichbleibenden Erträgen im Verlaufe von fünf Jahren allein von den Investitionen her weiter um etwa 300 Mio Franken verschlechtern, was aus unternehmerischer Sicht nicht tragbar wäre.

Dieses betriebswirtschaftlich diktierte Verhalten steht im Gegensatz zu der konjunkturpolitisch notwendigen Investitionsbelebung durch den Bund. Die SBB sind sich dieser volkswirtschaftlichen Aufgaben und ihrer gesetzlichen Verpflichtung bewusst, den Bund in seinen konjunkturellen Massnahmen zu unterstützen. Andererseits haben die Bundesbahnen in Befolgung der gesetzlichen Auflagen den unternehmerischen Standpunkt zu vertreten und damit auch die Grenze zwischen unternehmerischer und volkswirtschaftlicher sowie politischer Verantwortung deutlich zu machen.

Der Verwaltungsrat ist daher der Auffassung, dass in die Baubudgets nur noch die aus unternehmerischer Sicht jeweils verantwortbaren Investitionen aufzunehmen sind. Der Umfang einer konjunktur- und verkehrspolitisch allenfalls erwünschten Aufstockung der Investitionen wäre vom Bund festzulegen. Dabei müsste eine Finanzierungsart gefunden werden, welche die SBB betriebswirtschaftlich nicht belastet.

*Personalpolitik:* Der Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten der SBB liegt bei 64%. Es ist daher eine Daueraufgabe der Bundesbahnen, einen sparsamen Personaleinsatz zu sichern, um so

mehr als die Lohnpolitik nicht Sache der Unternehmung, sondern des Bundes ist. Heute kommt die Notwendigkeit hinzu, den Personalbestand an das zurückgegangene Verkehrsvolumen anzupassen. Bei der Einstellung von Lehrlingen ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht ebenfalls Zurückhaltung zu üben.

Damit besteht auch in der Personalpolitik ein Zielkonflikt mit den volkswirtschaftlich gebotenen Anstrengungen der Behörden zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, darunter besonders derjenigen der Jugendlichen.

In voller Würdigung der sozialen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung dieser Bestrebungen und ihrer hohen Priorität müssen aber die Bundesbahnen auch hier den unternehmerischen Standpunkt vertreten. Die Anpassung des Personalbestandes an das zurückgegangene Verkehrsvolumen ist daher zielstrebig weiterzuführen.

Im Sinne eines Beitrages an die Ausbildung Schulentlassener soll hingegen die Einstellung von Lehrlingen für Handwerkerberufe im bisherigen Rahmen weitergeführt werden. Eine Verpflichtung zur späteren Weiterbeschäftigung kann aber nicht eingegangen werden. Bei der Einstellung von Lehrlingen für die sog. Eisenbahn-Monopolberufe sind die Möglichkeiten insoweit auszuschöpfen, als die spätere Verwendung sichergestellt ist.

*Verkehrspolitik:* Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion sind überzeugt, dass mit den dargelegten Massnahmen das im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtungen unternehmerisch Mögliche zur Verminderung der Defizite ausgeschöpft wird. Sie müssen jedoch feststellen, dass diese Massnahmen auch bei verbesserter Konjunkturlage für sich allein nicht ausreichen, um die SBB zu sanieren. Hierzu bedarf es verkehrspolitischer Entscheide.

Im Sinne eines konstruktiven Beitrages an die politische Diskussion und die Arbeiten der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) werden die Bundesbahnen ihr verkehrspolitisches Konzept präzisieren und in Kürze vorlegen. Es wird insbesondere umfassen:

- Aufgaben der SBB als Teil der öffentlichen Verkehrsbedienung im Gesamtverkehrssystem.
- Mittel zur dauernden Sicherung dieser Aufgaben, z. B. durch Beeinflussung des Leistungsangebotes bzw. der Wettbewerbsstellung der Verkehrsträger.
- Koordinierung und Finanzierung der Investitionen nach gesamtwirtschaftlichen Kriterien.
- Regelung der vollen Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen; dabei sind die ungedeckten Kosten der aus übergeordneter Sicht notwendigen Bereithaltung eines leistungsfähigen, aber ungenügend ausgelasteten öffentlichen Verkehrssystems einzubeziehen (Vorhaltungskosten).
- Schaffung einer gesunden Kapitalstruktur durch ein angemessenes Verhältnis von Fremd- und Eigenkapital.

Die Fertigstellung der GVK und die politische Bewältigung ihrer Vorschläge wird indessen noch erhebliche Zeit beanspruchen. Eine lange Reihe massiver Defizite der SBB bildet jedoch eine unhaltbare Belastung für Staat und Wirtschaft und gefährdet die Unternehmung. *Einer möglichst raschen Sanierung kommt somit erstrangige Bedeutung zu.* Es ist daher mit allem Nachdruck anzustreben, diese dringlichen Fragen einer Lösung zuzuführen, allenfalls durch gezielte Sofortmassnahmen in Teilbereichen.

Abschliessend möchten Verwaltungsrat und Generaldirektion den Behörden und der Öffentlichkeit für das immer wieder bekundete Verständnis in der gegenwärtigen Situation sowie für ihre Unterstützung danken. Sie beziehen in ihren Dank ebenfalls ihre zahlreichen Kunden ein und sprechen besonderen Dank und Anerkennung allen Eisenbahnern aus für ihren Einsatz auch in schwierigen Zeiten.

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 1975 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1975 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von 622 815 887 Franken erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

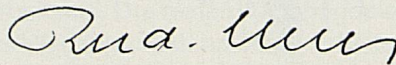
Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. April 1976

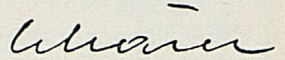
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Dr. h.c. R. Meier)



(Dr. A. Schärer)

