Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1976

Autor(en): **Meier, R. / Schärer, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1976)**

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-675965

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1976

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1976 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1976* schliesst bei einem Gesamtertrag von 2375,0 Mio Franken und einem Gesamtaufwand von 3082,6 Mio Franken mit einem Fehlbetrag von 707,6 Mio Franken ab. Da die Ertragszunahme der Aufwandsteigerung nicht zu folgen vermochte, liegt dieser Fehlbetrag um 84,8 Mio Franken über jenem des Vorjahres, was einem neuen Höchststand gleichkommt. Entsprechend konnten nur noch 77% des Aufwandes durch die Erträge gedeckt werden. Dagegen fiel das Ergebnis im Vergleich zum Voranschlag, der ein Defizit von 792,7 Mio Franken vorsah, um 85,1 Mio Franken günstiger aus. Diese merkliche Verbesserung konnte dank der massiven Unterschreitung des veranschlagten Aufwandes erzielt werden. Diese beläuft sich auf 129,7 Mio Franken oder 4,0%. Sie wäre ohne die ausserordentliche und einmalige Abschreibung der Vorbereitungsarbeiten für die automatische Kupplung im Betrag von 28,7 Mio Franken noch grösser ausgefallen und hätte zu einem niedrigeren Defizit von rund 679 Mio Franken geführt. Der Gesamtertrag blieb als Folge der unbefriedigenden Ertragsentwicklung im Güterverkehr um 44,6 Mio Franken (1,8%) hinter den budgetmässigen Erwartungen zurück.

Im *Reiseverkehr* sank die Zahl der beförderten Personen im Vergleich zum Vorjahr um 1,1% auf 208,3 Mio. Der Rückgang ist aber wesentlich geringer als in der Periode 1974/75 (–4,1%). Die anhaltende Verminderung der Reisendenzahl konnte zwar nicht ganz aufgehalten werden, doch gelang es, die in Personenkilometern ausgedrückte Verkehrsleistung leicht zu steigern (+1,6%).

Während sich der touristische Verkehr und der Geschäftsreiseverkehr wiederum verbesserten, war der internationale Reiseverkehr – namentlich wegen der gesunkenen Zahl von Gastarbeitern – rückläufig. Der Ertrag aus dem Reiseverkehr stieg, teilweise auch dank der am 27. Oktober 1976 in Kraft getretenen Tariferhöhung, um 3,1 Mio auf 796,6 Mio Franken an. Der veranschlagte Ertrag wurde damit um 12,6 Mio Franken oder 1,6% überschritten.

Im *Güterverkehr* konnte der starke mengenmässige Rückgang der Vorjahre aufgehalten werden. Das Transportvolumen liegt mit 37,4 Mio Tonnen sogar um 8,4% über dem Vorjahresergebnis. An dieser Zunahme sind mit Ausnahme des Export- und des Stückgutverkehrs alle Verkehrsarten beteiligt. Mit einer Zunahme von 21,7% weist der Transitverkehr die grösste Steigerung auf. Der Importverkehr ist mit 5,0% und der Binnenverkehr mit 5,3% am Aufschwung beteiligt. Dieser mengenmässigen Verbesserung stehen aber weitere Ertragseinbussen gegenüber, so dass nur von einer Mengenkonjunktur gesprochen werden kann. Mit 1052,1 Mio Franken liegen die Einnahmen sowohl um 4,0 Mio Franken

(0,4%) unter dem Ergebnis des Vorjahres als auch um 62,9 Mio Franken (5,6%) unter dem Voranschlag. Bei einer stagnierenden Wirtschaft und Verkehrsnachfrage weist der Transportmarkt nach wie vor grosse Überkapazitäten auf. Die dadurch äusserst harte und im Berichtsjahr noch zunehmende Konkurrenz zwang auch die Bahn, zur Vermeidung von Verkehrsverlusten und sinkenden Marktanteilen in wesensgerechten Bereichen zusätzliche Preiszugeständnisse einzuräumen.

Der übrige Ertrag, der ausser der Abgeltung als wesentlichste Positionen Pacht und Miete, Lieferungen und Leistungen für Dritte, den Geldwechsel sowie den Ertrag des Umlaufvermögens umfasst, stieg gegenüber dem Vorjahr um 52 Mio Franken. Davon entfallen 35 Mio Franken auf die höhere Abgeltung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Der *Gesamtertrag* erhöhte sich damit um 51,1 Mio Franken oder 2,2%. Der Ertragszuwachs liegt aber fühlbar unter der Zunahme des *Gesamtaufwandes*. Dieser stieg um 135,9 Mio Franken oder 4,6% und überschritt erstmals die Grenze von 3 Mrd Franken. Bei Ausklammerung der erwähnten ausserordentlichen Abschreibung im Zusammenhang mit der automatischen Kupplung beträgt die Zuwachsrate des Aufwandes 3,6%. Sie hat sich damit stark verringert, belief sie sich doch im Vorjahr noch auf 6,7%. Eine Aufwandsteigerung ist übrigens im wesentlichen lediglich dort festzustellen, wo sich die Kosten aus den Investitionen niederschlagen, nämlich bei den Abschreibungen und den Kapitalkosten. Demgegenüber konnte der Personalaufwand praktisch auf dem Vorjahresstand gehalten werden. Die beim Aufwand erreichte Budgetunterschreitung ist neben der geringen Teuerung auf die in allen Unternehmungsbereichen ergriffenen Massnahmen mit dem Ziel einer Kostensenkung zurückzuführen. Diese äussern sich vor allem in einer weiteren fühlbaren Senkung des Personalbestandes um 1250 Personen, der damit laufend an die Verkehrslage angepasst wurde, und in einer starken Unterschreitung des budgetierten Investitionsvolumens.

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

Bereits im letztjährigen Geschäftsbericht sind die möglichen *Massnahmen zur Verminderung der Defizite* dargelegt worden. Die kurzfristigen Anstrengungen sind im Berichtsjahr zielstrebig weitergeführt worden. Ihr Erfolg kommt im Rechnungsergebnis zum Ausdruck.

Der Wille, die Entwicklung in den Griff zu bekommen, ergibt sich auch aus der anfangs 1977 vorgenommenen Überprüfung des Voranschlages 1977 und der mittelfristigen Finanzplanung 1978/79. Der überarbeitete Voranschlag 1977 erlaubte eine Verringerung des budgetierten Fehlbetrages von 770 Mio auf 700 Mio und eine Senkung des Investitionsvolumens von 940 auf 878 Mio. Für die Jahre 1978 und 1979 haben sich die Bundesbahnen bei unveränderter Wirtschaftslage eine weitere Senkung der Defizite auf je 670 Mio zum Ziel gesetzt und erreichen damit Beträge, die im Rahmen der Vorgaben gemäss Finanzplanung des Bundes liegen. Der mittlere Personalbestand ist dabei auf 39500 (1977) bzw. vorläufig höchstens 39000 (1978 und 1979) festgesetzt; die Investitionen werden von 878 Mio (1977) auf 800 Mio (1978) bzw. 750 Mio (1979) zurückgenommen.

Die Bundesbahnen sind sich bewusst, mit dieser Politik in einen gewissen Widerspruch zu den konjunkturellen Bestrebungen des Bundes zu geraten. Sie können es jedoch unter den gegebenen Verhältnissen nicht länger verantworten, Konjunkturpolitik unter finanzieller Belastung der Unternehmung zu betreiben. Eine Konzentration auf das derzeit betriebswirtschaftlich unbedingt Notwendige ist angesichts der vorhandenen Leistungsreserven auch im Hinblick auf die nähere Zukunft zu verantworten. Dabei dürfen weder die unerlässliche Leistungsbereitschaft noch die Weiterführung notwendiger Bauten, die der Hebung der Sicherheit, der Beseitigung von Engpässen und der Rationalisierung dienen, gefährdet werden.

Eine entscheidende Verbesserung der finanziellen Lage vermögen diese kurz- und mittelfristigen Massnahmen, so notwendig sie sind, indessen nicht zu bewirken. Hierzu sind strukturelle Änderungen im Leistungsangebot und verkehrspolitische Massnahmen notwendig. Verwaltungsrat und Generaldirektion haben sich im Berichtsjahr mit diesen beiden Problemkreisen intensiv befasst.

Zusätzlich zu diesen Massnahmen ist das *Leistungsangebot* daraufhin zu überprüfen, ob es noch in seinem ganzen räumlichen und sachlichen Umfange den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen entspricht und welche Anpassungen die eingetretene verkehrliche und technische Entwicklung erfordert.

Für die künftig einzuschlagende Politik bieten sich drei Wahlmöglichkeiten an:

- Der verkehrspolitische Status quo wird belassen und der öffentliche Verkehr auf dem bestehenden Netz mit ungefähr bisherigen Leistungen aufrechterhalten. Eine solche Lösung würde den Bund mit Defiziten und Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen belasten, die wegen der unbeschränkten Weiterentwicklung des Strassenverkehrs auch bei einem Wiederansteigen der Konjunktur mittel- und längerfristig vermutlich stark zunähmen.
- Das bestehende System des öffentlichen Verkehrs wird mit den notwendigen Anpassungen aufrechterhalten und – soweit das noch nicht der Fall ist – auf einen modernen Anforderungen genügenden Stand gebracht. Notwendigkeit und Umfang der gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind zu überprüfen. Die Defizite sind zu beseitigen oder doch auf ein erträgliches Mass zu vermindern. Diese Lösung verlangt neben den eigenen Anstrengungen der SBB eine grundsätzliche und tiefgreifende Änderung der bisherigen Verkehrspolitik.
- Die grossen Defizite und die Ausgleichszahlungen im öffentlichen Verkehr sind zu beseitigen bzw. stark abzubauen. Auf grundlegende verkehrspolitische Massnahmen soll aber verzichtet werden. In diesem Fall muss das öffentliche Verkehrssystem konsequent auf die wichtigsten Hauptverkehrsachsen und die kommerziell interessanten Verkehrssparten reduziert werden.

Welche der möglichen Varianten gewählt werden soll, ist eine politische Frage. Die erste verewigt und steigert die Fehlbeträge, was volkswirtschaftlich und unternehmerisch untragbar ist. Die dritte Wahlmöglichkeit entspräche der Haltung eines privaten Unternehmens in der gegebenen Lage; für die Berücksichtigung übergeordneter Interessen bliebe kein Raum. Diese bedingen jedoch auch für die Zukunft ein öffentliches Verkehrssystem mit leistungsstarken Bahnen, die in der Lage sind, die Mobilitätsbedürfnisse weiter Bevölkerungskreise zu befriedigen sowie den wesentlichen Anliegen der Regional-, Siedlungs- und Energiepolitik, der Landesverteidigung sowie des Umweltschutzes zu entsprechen. Die SBB sind daher der Auffassung, dass sich ihr Leistungsbild an der zweiten Variante orientieren sollte.

Der politische Entscheid über die künftige Gestaltung des Leistungsangebotes der SBB ist von höchster Dringlichkeit. Die Bundesbahnen betrachten es als ihre unternehmerische Pflicht, hiefür Entscheidungsgrundlagen vorzulegen. Der Verwaltungsrat wird entsprechende Vorschläge zusammen mit dem Voranschlag 1978, d. h. im Herbst 1977, unterbreiten. Diese werden eine Auswahl von möglichen Neukonzeptionen des Leistungsangebotes der Bundesbahnen mit ihren verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen aufzeigen. Die Varianten erstrecken sich von der Fortführung des Status quo über zunehmend schärfere Strukturbereinigungen bis zu einem minimalen Leistungsangebot, das beschränkt ist auf Schnellzüge auf Hauptlinien und den Wagenladungsverkehr zwischen Zentren und allen Anschlussgleisen.

Verkehrspolitische Vorschläge: Das künftige Leistungsbild der Bundesbahnen kann nicht für sich isoliert betrachtet werden. Die Lage der SBB ist weitgehend die Folge einer Krise des Gesamtverkehrssystems. Eine Gesundung der SBB kann daher nur erreicht werden, wenn die unternehmerischen Massnahmen durch eine tiefgreifende Neuordnung der Verkehrspolitik unterstützt werden.

Wie im letzten Geschäftsbericht angekündigt, hat der Verwaltungsrat als Beitrag an die entsprechenden Arbeiten für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) und in Erfüllung einer Einladung des Bundesrates vom 11. August 1976 die verkehrspolitischen Vorstellungen der SBB ausgearbeitet und in seinem Bericht vom 15. Oktober 1976 dem Bundesrat unterbreitet. Dieser hat am 9. Februar 1977 vom Bericht Kenntnis genommen und ihn als Diskussionsbeitrag an die Kommission GVK überwiesen.

Die aus der Sicht der SBB sich aufdrängenden verkehrspolitischen Massnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Der im allgemeinen Interesse notwendige Umfang des öffentlichen Verkehrsangebotes, das jederzeit und für jedermann bereitstehen und zu möglichst günstigen Bedingungen für die Benützer und die Allgemeinheit arbeiten muss, ist von den politischen Behörden festzulegen. Diese Leistungsbereitschaft (Vorhaltung) des öffentlichen Verkehrs ist nach Auffassung der SBB so zu bemessen, dass damit auch die Basisversorgung in Notzeiten sichergestellt ist.
2. Ausbau, Trägerschaft und Finanzierung der Infrastruktur sind als wesentliche Voraussetzung eines ausgewogenen Verkehrssystems neu zu ordnen. Dazu gehören:
   - der koordinierte Ausbau der Infrastruktur der einzelnen Verkehrsträger, ausgehend vom erwarteten Gesamtbedarf und unter weitestgehender Berücksichtigung gesamtwirtschaftlicher Kriterien;
   - die Übernahme der Infrastruktur des ganzen Verkehrssystems durch die öffentliche Hand, für welche alle Benützer im Ausmass ihrer tatsächlichen Verwendung Gebühren entrichten;
   - die Finanzierung des koordinierten Infrastrukturausbaues und weiterer Kosten der Verkehrsträger von nationaler und überregionaler Bedeutung durch einen möglichst selbsttragenden Verkehrsfonds mit zweckgebundenen Einnahmen.
3. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen sind voll abzugelten. Einzubeziehen sind insbesondere auch Belastungen, die dadurch erwachsen, dass die für die Leistungsbereitschaft notwendigen Kapazitäten nur ungenügend ausgenützt werden.
4. Wettbewerbslenkende Massnahmen sind zu ergreifen zur Korrektur bestehender Wettbewerbsvorteile der Strasse, zur Gewährleistung einer befriedigenden Ausnützung der Infrastruktur, zur Einflussnahme auf den wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel, zur Erfüllung umwelt- und energiepolitischer Ziele sowie im Hinblick auf Zeiten gestörter Versorgung und auf die Bedürfnisse der Landesverteidigung.
5. Die Kapitalstruktur der SBB ist im Hinblick auf ein betriebswirtschaftlich angemessenes Verhältnis zwischen Dotationskapital und Fremdkapital zu überprüfen.

Eine verkehrspolitische Neuordnung steht unter der obersten Zielsetzung, das Gesamtverkehrssystem zu sanieren und sein zweckmässiges Funktionieren im übergeordneten Interesse zu sichern. Damit ist auch der Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen die SBB den Ausgleich zwischen Kosten und Erträgen zu finden haben und bei entsprechender unternehmerischer Anstrengung auch finden können.

Die verkehrspolitischen Vorschläge des Verwaltungsrates werden im Rahmen der Arbeiten der GVK abschliessend zu beurteilen sein. Ein Teil der vorgeschlagenen Massnahmen kann jedoch schon heute auf Übereinstimmung mit den Zielvorstellungen und den bisherigen Ergebnissen der GVK überprüft und gegebenenfalls zur Verwirklichung freigegeben werden. Der Verwaltungsrat unterstreicht die Notwendigkeit rascher Entscheide in diesen Fällen. Es ist dies ein dringendes Gebot angesichts der finanziellen Situation der Unternehmung und des sich laufend verschärfenden Ungleichgewichtes im Verkehrssystem.

Abschliessend danken Verwaltungsrat und Generaldirektion den Behörden und der Öffentlichkeit für ihr Verständnis und für ihre Unterstützung. In diesen Dank seien namentlich auch alle Reisenden und Güterkunden einbezogen, welche im vergangenen Geschäftsjahr die Bahn benützten.

Ein besonderer Dank richtet sich an das Personal, das auch in diesem Jahr in unermüdlichem Einsatz seine Aufgabe vorbildlich erfüllt hat. Verwaltungsrat und Generaldirektion sind sich bewusst, dass die schwierige Lage und die auf der Zukunft lastende Ungewissheit auch das Personal mit grosser Sorge erfüllen. Sie werden alles in ihren Kräften Stehende unternehmen, damit im politischen Bereich möglichst bald die Entscheide getroffen werden können, welche die Voraussetzung für eine zukunftssichere Entwicklung der Schweizerischen Bundesbahnen und für die Bewahrung der beruflichen Zuversicht ihres Personals sind.

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 1976 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1976 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von 707 637 587 Franken erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

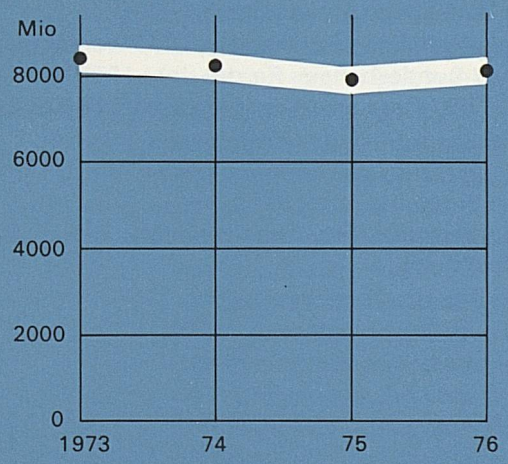
Bern, den 22. April 1976

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen,

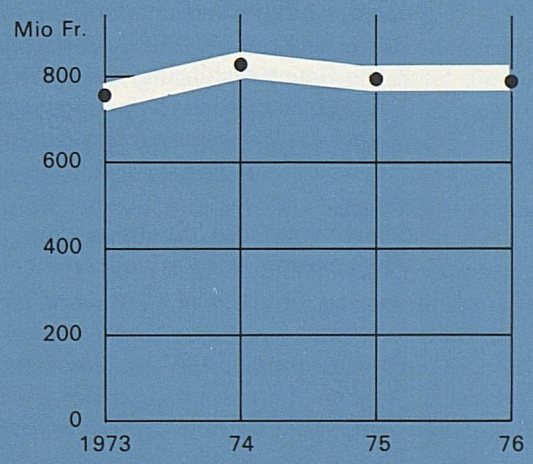
Der Präsident: Der Sekretär:

(Dr. h.c. R. Meier) (Dr. A. Schärer)

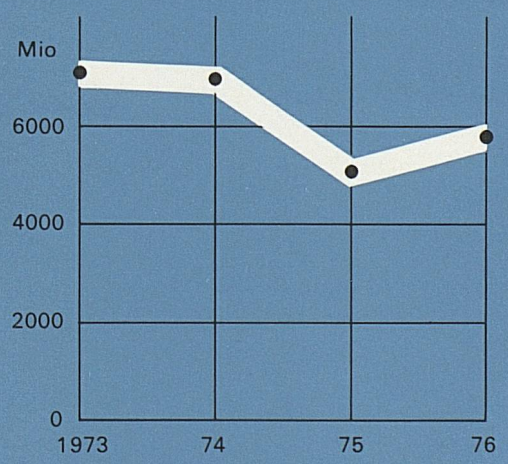
Reiseverkehr (Pkm)



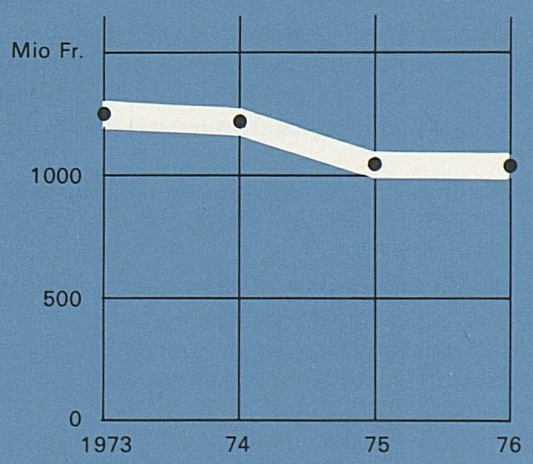
Einnahmen im Reiseverkehr



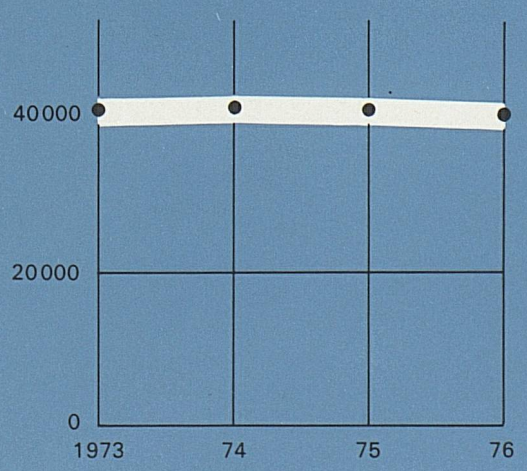
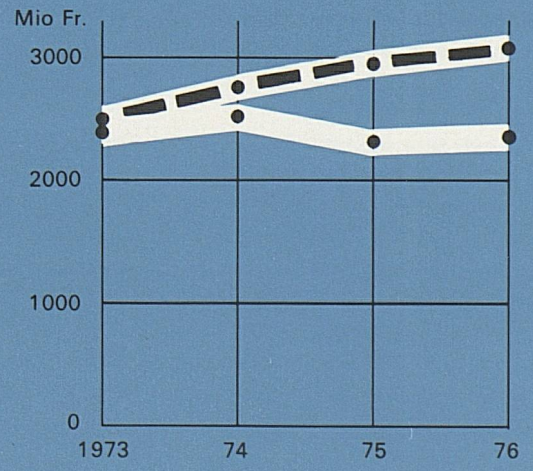
Güterverkehr (tkm)



Einnahmen im Güterverkehr



Personalbestand



Gesamtaufwand / Gesamtertrag