

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  |
| <b>Herausgeber:</b> | Schweizerische Bundesbahnen   |
| <b>Band:</b>        | - (1977)  |
| <b>Artikel:</b>     | Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1977 |
| <b>Autor:</b>       | Grosjean, C. / Schärer, A.  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-675941">https://doi.org/10.5169/seals-675941</a>   |

### **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:** 22.12.2025

**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 1977**

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,  
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beeihren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1977 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1977* schliesst bei einem Ertrag von 2341,1 Mio Franken und einem Aufwand von 3029,4 Mio Franken mit einem Verlust von 688,3 Mio Franken ab. Sowohl beim Ertrag als vor allem auch beim Aufwand wurden die Vorjahreszahlen unterschritten. Während der Ertrag um 33,9 Mio Franken oder 1,4% niedriger ausfiel, konnte der Aufwand um 53,2 Mio Franken oder 1,7% gesenkt werden. Dadurch verringerte sich der Fehlbetrag gegenüber 1976 um 19,3 Mio Franken. Gleich wie vor Jahresfrist konnten 77% des Aufwandes durch die Erträge gedeckt werden. Gegenüber dem veröffentlichten Voranschlag, der ein Defizit von 770 Mio Franken vorsah, fiel die Rechnung dank Unterschreitung des Aufwandes um 81,7 Mio Franken günstiger aus. Sie schliesst aber auch noch um 11,7 Mio Franken besser ab als der zu Beginn des Berichtsjahres überarbeitete Voranschlag erwarten liess.

Im *Reiseverkehr* wurden 205,5 Mio Personen oder 1,3% weniger als im Vorjahr befördert. Während sich der schweizerische Einzelreiseverkehr mit einem Rückgang um nur 0,3% gut zu halten vermochte, blieben der Streckenabonnementverkehr (-2,1%) und der internationale Verkehr (-2,0%) deutlicher hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Erneut leicht rückläufig ist ebenfalls die in Personenkilometern ausgedrückte Verkehrsleistung, welche sich um 1,1% verminderte.

Trotz des gesunkenen Verkehrsvolumens konnte der Ertrag aus dem Reiseverkehr vor allem dank der im Herbst 1976 in Kraft getretenen Tariferhöhung um 45,6 Mio auf 842,2 Mio Franken gesteigert werden, womit der veranschlagte Ertrag praktisch erreicht wurde.

Beim *Güterverkehr* ist weiterhin eine entgegengesetzte Mengen- und Ertragsentwicklung festzustellen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Transportvolumen um 4,1% auf 38,9 Mio Tonnen. Diese Zunahme verteilt sich unterschiedlich auf die verschiedenen Sparten des Wagenladungsverkehrs, wobei die grösste Zuwachsrate mit 10,2% beim Importverkehr zu verzeichnen ist. Im Aussenhandelsverkehr gelang es, den Marktanteil gesamthaft leicht zu verbessern. Mit einem Rückgang um 0,9% konnte sich der Stückgutverkehr knapp halten.

Trotz der erfreulichen Verkehrszunahme ist der Ertrag mit 986,5 Mio Franken um 65,6 Mio Franken (6,2%) niedriger ausgefallen als im Vorjahr. Die erzielten Erträge lagen aber auch um 38,5 Mio Franken (3,8%) unter den veranschlagten Zahlen. Die Ertragseinbuße bei zunehmender Transportmenge ist auf eine Reihe von Faktoren zurückzuführen. Im Vordergrund stehen dabei die nach wie vor zurückhaltende Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz und in Europa, die bestehende und durch

den hohen Frankenkurss noch geförderte Tendenz zur Umfahrung der Schweiz sowie die als Folge der vorhandenen Überkapazitäten weiterhin äusserst angespannte Konkurrenzlage im Transportsektor. Dieser Situation kann vielfach nur mit Preiszugeständnissen begegnet werden. Durch die Vermeidung weiterer Verkehrsverluste und Marktanteileinbussen im wesensgerechten Verkehr soll eine günstigere Ausgangsposition im Hinblick auf eine wieder verbesserte Marktlage gesichert werden.

Der *übrige Ertrag* umfasst neben der Abgeltung als wesentlichste Positionen Pacht und Miete, Lieferungen und Leistungen für Dritte, den Geldwechsel sowie den Ertrag des Umlaufvermögens. Er vermochte sich nicht ganz zu halten und unterschritt mit 512,4 Mio Franken und einem Ertragsanteil von rund 22% den Vorjahresbetrag um 13,9 Mio Franken.

Da die Mehreinnahmen aus dem Reiseverkehr die Mindererträge beim Güterverkehr und bei den übrigen Erträgen nicht ausgleichen konnten, blieb der *Gesamtertrag* um 33,9 Mio Franken oder 1,4% hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Der veranschlagte Ertrag wurde um 45,9 Mio Franken unterschritten.

Der *Gesamtaufwand* ist erstmals seit 1950 wieder niedriger ausgefallen als im Vorjahr. Die Verbesserung um 53,2 Mio Franken gegenüber 1976 ist eine Folge der unternehmerischen Anstrengungen in allen Sparten. Der Personalbestand wurde um nochmals 1239 Mitarbeiter vermindert. Diese Bemühungen sind durch den günstigen Teuerungsverlauf unterstützt worden und wirken sich mit Ausnahme der Kapitalkosten in allen Aufwandpositionen aus. Damit konnte auf der Aufwandseite der veröffentlichte Voranschlag um 127,6 Mio Franken und der überarbeitete Voranschlag noch um 57,6 Mio Franken unterschritten werden.

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

Der Verwaltungsrat hat bereits in den Geschäftsberichten der Jahre 1975 und 1976 auf die Grenzen des unternehmerischen Handlungsspielraumes hingewiesen. Die kurz- und mittelfristigen Möglichkeiten, welche die SBB in eigener Kompetenz zur Verbesserung der finanziellen Lage ergreifen können, sind nun praktisch ausgeschöpft. Weitergehende Einschränkungen müssten zu einem Leistungsabbau führen und den noch notwendigen, minimalen Ausbau zur Hebung der Sicherheit und Beseitigung von Engpässen sowie zur Rationalisierung in Frage stellen. Auf der Ertragsseite erlauben die Marktverhältnisse noch keine Tariferhöhung im Reise- und Güterverkehr; im Wagenladungsverkehr zwingen sie vielmehr zu Preiskonzessionen, um Verkehrsverluste zu vermeiden.

Im übrigen sind die Grenzen des Handlungsspielraumes der SBB auch weitgehend durch die gesetzlichen Verpflichtungen der Bundesbahnen, ihren politischen Leistungsauftrag sowie durch die Mängel des derzeitigen Verkehrssystems gegeben. Entscheidende Verbesserungen der finanziellen Lage der SBB setzen deshalb grundlegende Änderungen voraus, insbesondere eine strukturelle Bereinigung des Leistungsangebotes der SBB und die Gesundung des Verkehrssystems.

Die Bundesbahnen haben es als ihre Pflicht erachtet, mit zwei Berichten aus unternehmerischer Sicht Entscheidungsgrundlagen für die politische Diskussion und für die Eidgenössische Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) vorzulegen. Am 15. Oktober 1976 hat der Verwaltungsrat in einem ersten Bericht die verkehrspolitischen Vorstellungen der SBB dem Bundesrat unterbreitet, der ihn nach Kenntnisnahme als Diskussionsbeitrag an die Kommission GVK überwiesen hat.

Der zweite Bericht, «Mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und flankierende Massnahmen», ist vom Verwaltungsrat am 14. Oktober 1977 zuhanden des Bundesrates verabschiedet worden. Dieser «Bericht 1977» unterstreicht die Überzeugung der SBB, wonach die energie- und raumsparende sowie umweltfreundliche Eisenbahn in Zukunft anspruchsvolle zusätzliche Aufgaben wahrzunehmen hat. Gemäss den Untersuchungen der GVK ist auch bei einem gedämpften Wirtschafts-

wachstum mit einer starken Zunahme des für die Eisenbahnen wesengerechten Reise- und Güterverkehrs zu rechnen. Auch die Sättigungsgrenzen beim privaten Verkehr werden den Ausbau der Bahnkapazitäten erforderlich machen, insbesondere durch neue Strecken nationaler Bedeutung, die hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Qualität ähnlichen Ansprüchen wie das übergeordnete Strassennetz genügen können.

Voraussetzung für die Übernahme neuer Aufgaben durch die SBB und ihre finanzielle Gesundung ist eine Überprüfung der bisherigen Angebotstrukturen mit dem Ziel, nicht mehr zeitgemäße Leistungen den veränderten Verhältnissen anzupassen.

Auf diesen Fragen liegt das Schwergewicht des «Berichtes 1977». In fünf Varianten wird untersucht, wie das Leistungsangebot der SBB in Zukunft ausgestaltet werden könnte und welche Konsequenzen sich daraus in betriebswirtschaftlicher Hinsicht ergäben. Die Varianten gehen von der Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Zustandes über zunehmend stärkere Strukturbereinigungen bis zur Extremlösung eines Angebotes, das lediglich Schnellzüge und Wagenladungen umfasst. Die SBB empfehlen eine mittlere Lösung, welche die notwendige Strukturbereinigung erlaubt, ohne die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und die gesamtwirtschaftlichen Anforderungen zu vernachlässigen. Diese Bedingungen erfüllen am ehesten die Varianten 2 und allenfalls 3.

Der Entscheid über die künftige Rolle der Eisenbahnen liegt in der Zuständigkeit der politischen Behörden und ist im Rahmen der Ergebnisse der GVK zu fällen. Hingegen ist es Aufgabe der Unternehmung, im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Anpassung offensichtlich nicht mehr marktgerechter Leistungen einzuleiten und noch vorhandene Rationalisierungsmöglichkeiten auszuschöpfen.

In diesem Sinne hat der Verwaltungsrat die Generaldirektion beauftragt, die Verwirklichung der Variante 2 zielstrebig zu verfolgen durch

- die Inangriffnahme der Detailbearbeitung des neuen Stückgut-Konzeptes mit dem Ziel, das neue Konzept mit allfälligen Ergänzungen auf den Fahrplanwechsel 1979 in Kraft zu setzen
- die beschleunigte Umwandlung von Stationen in Haltestellen
- die Bereitstellung der Entscheidungsgrundlagen für die Optimierung der Betriebsgestaltung auf Regionallinien mit schwachem Verkehr.

Mit Beschluss vom 23. November 1977 hat der Bundesrat dieser Angebotsbereinigung grundsätzlich zugestimmt. Dabei hat er sich vorbehalten, über Massnahmen zur Optimierung der Betriebsgestaltung auf Regionallinien erst nach Vorliegen der Entscheidungsgrundlagen der SBB und des Berichtes der GVK zu befinden. Ferner wurde der «Bericht 1977» vom Bundesrat an die Kommission GVK überwiesen.

Durch die Aufhebung der Beförderungs- und Tarifpflicht für den Stückgutverkehr durch das «Bundesgesetz über Massnahmen zum Ausgleich des Bundeshaushaltes» vom 5. Mai 1977, das in der Volksabstimmung vom 4. Dezember 1977 angenommen wurde, sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Neukonzeption des Stückgutverkehrs gegeben.

Mit der Verwirklichung der Variante 2 kann längerfristig wohl eine Ergebnisverbesserung um etwa 100 Mio Fr. erreicht werden. Zur finanziellen Gesundung der Unternehmung reicht dies aber bei weitem nicht aus. Hiezu bedarf es des Einsatzes eines neuen verkehrspolitischen Instrumentariums, das seinerseits den tiefgreifenden Wandlungen des Verkehrs und seinen kommenden Aufgaben Rechnung trägt. Vorschläge hiezu haben die Bundesbahnen in ihrem Bericht vom 15. Oktober 1976 vorgelegt, und sie haben diese Konzeptionen im «Bericht 1977» weiter konkretisiert. Hervorgehoben sei an dieser Stelle ihr Beitrag für eine Neuregelung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und ihrer Abgeltung sowie für die Übernahme aller Verkehrsinfrastrukturen durch die öffentliche Hand gegen Bezahlung von Benutzungsgebühren.

Mit der Publikation der verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Schlussfolgerungen der GVK und mit den Vorschlägen in den beiden erwähnten Berichten der SBB liegen Entscheidungsunterlagen vor, die es den politischen Behörden nun ermöglichen sollten, die Phase der konkreten, aufeinander abgestimmten Verwirklichungsmassnahmen einzuleiten. Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der SBB geben der Erwartung Ausdruck, dass die Massnahmen rasch und zielgerichtet ergriffen werden. Die derzeitige Situation im Verkehrssystem und die finanzielle Lage der SBB mit ihren Auswirkungen auf die Bundesfinanzen erlauben keinen längeren Aufschub mehr.

Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion wissen sich in ihren Bestrebungen, die Bahn als öffentlichen Verkehrsträger wirksam und rationell einzusetzen, mit den Behörden und weiten Kreisen der Bevölkerung und der Wirtschaft einig. Sie danken ihnen für die Unterstützung und für ihre Treue zur Bahn.

Das Personal der SBB hat sich auch im Berichtsjahr für das gute Funktionieren des Unternehmens voll eingesetzt. Mit ihrem besonderen Dank verbinden Verwaltungsrat und Generaldirektion den festen Willen, die Probleme des Unternehmens und die Sorgen des Personals in gemeinsamer Arbeit zu meistern. Die Unternehmungsleitung ist sich ihrer Verantwortung bewusst, bei den notwendig werdenden unternehmerischen Massnahmen den Personalfragen alle Sorgfalt angedeihen zu lassen.

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beeilen wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung folgende Anträge zu unterbreiten:

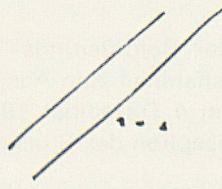
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1977 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1977 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von 688 335 342 Franken erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

Bern, den 21. April 1978

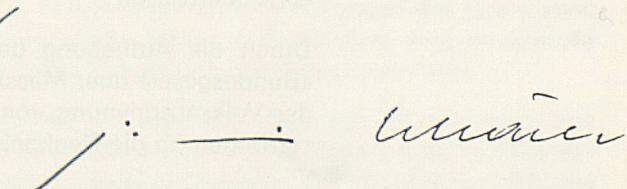
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:



(C. Grosjean)

Der Sekretär:



(Dr. A. Schärer)

---

Diese neue, computergesteuerte Anzeigetafel in Zürich HB orientiert die Reisenden über die hier täglich abfahrenden 385 Reisezüge.

12 49

DEPARTS

ABFAHRT

ABFAHRT

13.00 PERSONENZUG   
13.05 SCHNELLZUG  
13.05 SCHNELLZUG  
13.08 SCHNELLZUG  
13.10 STADTESCHNELLZUG  
13.10 SCHNELLZUG  
13.11 SCHNELLZUG  
13.14 PERSONENZUG  
13.15 SCHNELLZUG  
13.16 SCHNELLZUG  
13.19 BADEZUG  
13.20 PERSONENZUG  
13.22 PERSONENZUG

MEILEN  
BASEL  
WINTERTHUR  
WINTERTHUR  
BERN  
CHIASSO  
SCHAFFHAUSEN  
USTER  
ZIEGELBRÜCKE  
BADEN  
ZURZACH  
AFFOLTERN A/A  
WALLISELLEN

RAPPERSWIL  
AMSTERDAM  
ROMANSHORN  
ST. GALLEN  
LAUSANNE  
MILANO  
STUTTGART  
RÜTI ZH  
SARGANS  
BIEL  
ZUG  
WINTERTHUR

BREMEN  
MÜNCHEN  
GENEVE  
GENOVA  
CHUR  
WIL

GLEIS VERSPÄTUNG

1 1  
1 2  
8  
7  
1 3  
1  
5  
\*  
4  
1 5  
\*  
\*  
\*  
\*

ABFAHRT  
13.24 SO  
13.29 PE  
13.30 PE  
13.45 PE  
13.52 PE  
13.56 PE

\* ANZEIGE FOL

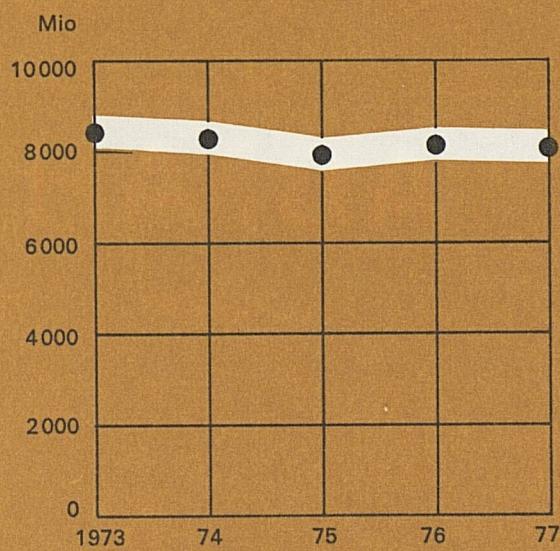
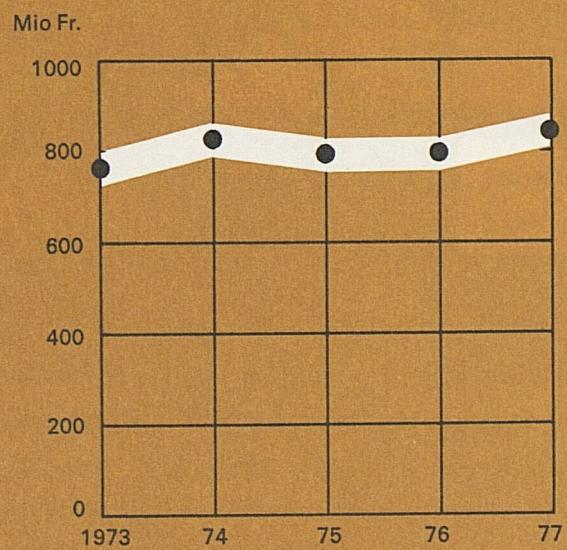
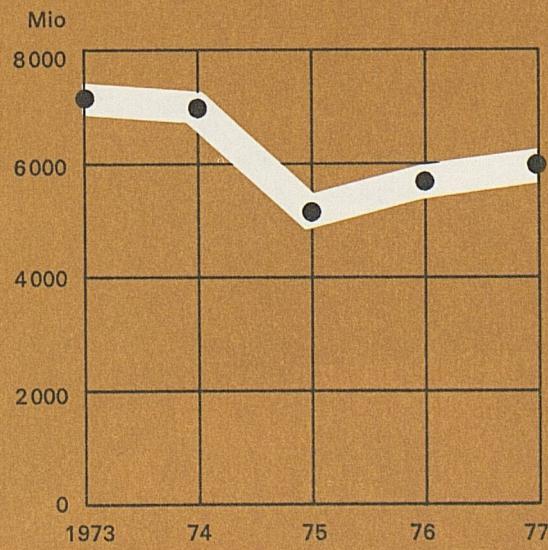
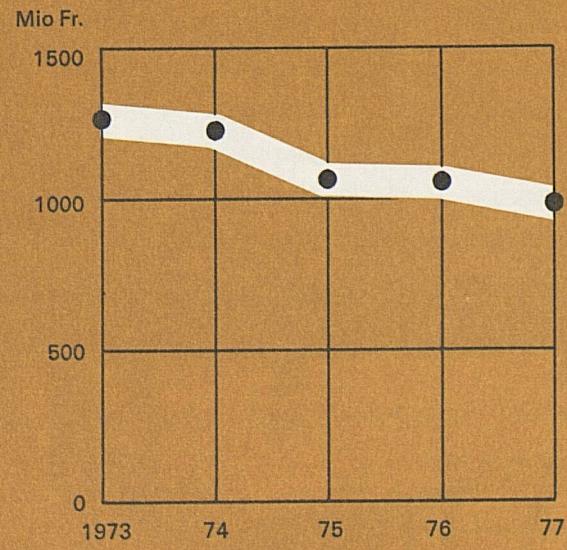
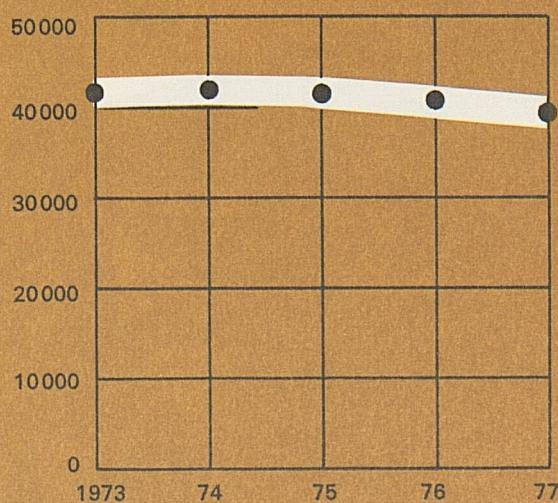
INFORMATION

GLEISE  
10  
11

GLEISE  
12  
13

GLEISE  
14  
15



**Reiseverkehr (Pkm)****Einnahmen im Reiseverkehr****Güterverkehr (tkm)****Einnahmen im Güterverkehr****Personalbestand****Gesamtaufwand/Gesamtertrag**