

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1979)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1979  
**Autor:** Grosjean, C.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675992>

### **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 1979

Herr Bundespräsident,  
Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1979* schliesst bei einem Ertrag von 2473,4 Mio Franken und einem Aufwand von 3097,8 Mio Franken mit einem Fehlbetrag von 624,4 Mio Franken ab. Die Deckung des Aufwandes durch den Ertrag verbesserte sich dabei von 79% auf 80%. Da sich die Zunahme des Ertrages um 72,6 Mio Franken (+ 3%) und des Aufwandes um 74,4 Mio Franken (+ 2,5%) beinahe ausgleichen, bleibt das Defizit praktisch auf gleicher Höhe wie im Vorjahr. Dank des wesentlich höheren Verkehrsertrages verbesserte sich die Rechnung gegenüber dem Voranschlag um 57,3 Mio Franken.

Im *Reiseverkehr* stieg, erstmals seit 10 Jahren, die Zahl der beförderten Personen wieder an, und zwar um 1,1% auf 205,6 Mio. Da auch die durchschnittliche Reisedistanz zunahm, liegen die in Personenkilometern ausgedrückten Verkehrsleistungen sogar um 2,5% über dem letztjährigen Ergebnis.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr nahm gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Mio auf 868,2 Mio Franken zu, wobei den Mehrerträgen beim Personenverkehr und bei den begleiteten Motorfahrzeugen ein leichter Ertragsrückgang beim Gepäckverkehr gegenübersteht. Besonders erfreulich entwickelten sich der touristische Verkehr und der Geschäftsreiseverkehr sowie die Streckenabonnemente.

Im *Güterverkehr* weist neben der Mengen- nun auch die Ertragsentwicklung wieder steigende Tendenz auf. Das gesamte Transportvolumen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 10,2% auf 43,98 Mio Tonnen. Diese Zunahme verteilt sich in unterschiedlichem Ausmass auf alle Sparten des Wagenladungsverkehrs, wobei der Transit mit einer Steigerung um 19,4% den grössten Mehrverkehr verzeichnet. Wesentlichen Anteil an den zusätzlichen Transporten im Transitverkehr hat der kombinierte Verkehr (Huckepack und Grosscontainer), der sich mit einer Steigerung um 36,1% auf 3,35 Mio Tonnen erneut sehr erfreulich entwickelt hat. Der Stückgutverkehr verharrte mit einer Transportmenge von 1,03 Mio Tonnen auf dem Vorjahresstand.

Die Erträge aus dem Güterverkehr stiegen erstmals seit dem Rückschlag im Jahre 1974 wieder an. Sie verbesserten sich um 60,3 Mio Franken oder 6,2% auf 1034,6 Mio Franken und liegen damit auch um 49,6 Mio Franken über dem Voranschlag. Neben dem Wagenladungsverkehr, bei dem die Erträge um 56,2 Mio Franken stiegen, weist auch der Stückgutverkehr einen geringfügig höheren Ertrag aus.

Der *übrige Ertrag* umfasst als wesentlichste Positionen Pacht und Miete, Leistungen und Lieferungen für Dritte, den Geldwechsel sowie den Ertrag aus dem Umlaufvermögen. Er stieg



gegenüber dem Vorjahr vor allem dank höherer Pacht- und Mieteinnahmen um 7,1 Mio auf 320,6 Mio Franken.

Die periodisch anzupassende *Abgeltung* für gemeinwirtschaftliche Leistungen beträgt unverändert 250 Mio Franken und verblieb damit unter dem in der Transportkostenrechnung ausgewiesenen massgebenden Betrag von 280 Mio Franken.

An der Verbesserung des *Gesamtertrages* um 72,6 Mio Franken oder 3% ist der Güterverkehr mit über vier Fünfteln beteiligt. Der Rest verteilt sich ziemlich gleichmässig auf den Reiseverkehr und den übrigen Ertrag. Erfreulich ist dabei die Tatsache, dass es gelang, den Ertragsrückgang der letzten Jahre beim Güterverkehr nicht nur aufzuhalten, sondern in eine Ertragssteigerung umzuwandeln.

Der *Gesamtaufwand* ist trotz grosser unternehmerischer Anstrengungen zur Kostensenkung um 74,4 Mio Franken oder 2,5% angestiegen. Diese Zunahme ist je ungefähr zur Hälfte auf die Erhöhung des Personalaufwandes und die steigenden Abschreibungen vom Anlagevermögen zurückzuführen. Die Erhöhung des Personalaufwandes um 32,5 Mio Franken ist ausschliesslich eine Folge der Teuerung. Die Zunahme des Personalbestandes um 110 Mitarbeiter wirkte sich nicht in einem Mehraufwand aus, da die verstärkte Rekrutierung von Lehrlingen durch einen anderweitig rückläufigen Personalbestand aufwandmässig kompensiert wurde. Davon abgesehen wären ohne die in den letzten Jahren durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen und -investitionen der Personalbestand und damit auch der Personalaufwand wesentlich stärker angestiegen. Die Voranschlagszahlen wurden beim Aufwand nur unbedeutend um 8,5 Mio Franken oder 0,3% überschritten.

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

Am 24. Oktober 1979 hat der Bundesrat den Eidgenössischen Räten eine Botschaft über den «Leistungsauftrag 1980 an die Schweizerischen Bundesbahnen» unterbreitet. Darin werden insbesondere Aufgaben und Angebot der SBB der kommenden Jahre näher festgehalten sowie eine Übergangsregelung für die Bestimmung und Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und eine Bereinigung der Kapitalstruktur vorgeschlagen.

Verwaltungsrat und Generaldirektion begrüssen nachdrücklich diese Initiative des Bundesrates, welche der bisherigen «Politik des Abwartens» ein Ende setzt. Mit GVK-konformen Massnahmen werden erste Schritte vorgeschlagen, um die Unternehmungssituation zu verbessern, und gleichzeitig werden die politische und unternehmerische Verantwortung eindeutiger umschrieben und zugeschieden.

Mit einem Leistungsauftrag an einen Verkehrsträger beschreitet die Schweiz verkehrspolitisches Neuland, und die Diskussion im Vorfeld der politischen Meinungsbildung und Beschlussfassung ist entsprechend lebhaft. Als Beitrag dazu hebt der Verwaltungsrat hier die entscheidendsten Probleme hervor, die aus seiner Sicht mit dem «Leistungsauftrag 1980» zu lösen sind.

*Rolle der SBB:* Sie ist derzeit im Art. 3 des SBB-Gesetzes vom 23. Juni 1944 umrissen. Seine Formulierungen «... haben der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen ...» und «... haben sich den Erfordernissen des Verkehrs ... anzupassen ...» sind indessen wegen der weitgehenden Veränderung der Struktur des Verkehrs in den seither verflossenen 35 Jahren nicht mehr genügend aussagekräftig. Als Unternehmer und Sozialpartner haben die Bundesbahnen Anspruch darauf, dass ihre künftige Rolle im Verkehrssystem nun eindeutig und genügend detailliert definiert wird. Entsprechende Vorschläge – auch in Varianten – sind von den SBB mit den «Berichten 1976 und 1977» und im Schlussbericht GVK gemacht worden.

Der Verwaltungsrat stellt mit Befriedigung fest, dass diesem Begehren mit dem vorgeschlagenen Leistungsauftrag auf weiten Strecken Rechnung getragen wird. Der Bundesrat bejaht voll die



Notwendigkeit sowohl des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Strasse als auch eines intakten Netzes, das wirtschaftlich und bedürfnisgerecht zu betreiben ist. In diesem Sinne lehnt der Bundesrat einschneidende Beschränkungen von Netz und Leistungen der SBB ab und bestätigt im wesentlichen eine Unternehmungspolitik nach Variante 2 der SBB-Vorschläge im «Bericht 1977». Ferner werden den SBB Richtlinien für die nächsten Jahre gegeben über ihr Angebot im Reise- und Güterverkehr, über die Mengen- und Preispolitik und über das Vorgehen im Personalbereich. Hervorzuheben ist auch die Fixierung der Investitionen auf ein reales Volumen von 700 Millionen Franken jährlich, mit der Möglichkeit einer Erhöhung durch den Bundesrat, wenn die verkehrspolitische Lage es erfordert.

Der Leistungsauftrag beschränkt sich nicht nur auf das Bestehende, vielmehr sollen im Hinblick auf neue Erfordernisse Angebot und Apparat ausgebaut werden. So erhalten die SBB den Auftrag, die Huckepack-Kapazität am Gotthard bis Ende 1984 für den Transport von täglich 1000 Strassenfahrzeugen zu erhöhen. Ebenso sind aus langfristiger Sicht Schwachstellen des Apparates im Rahmen des vorgegebenen Investitionsvolumens zu beseitigen. Im gleichen Sinn lässt der Bundesrat Grundlagen vorbereiten für die Achsenwahl einer neuen Transitlinie und für die neuen Haupttransversalen gemäss den Vorschlägen der GVK.

*Doppelfunktion der SBB:* Im Gegensatz zum Regelfall in der Wirtschaft erfüllen der öffentliche Verkehr und namentlich die Eisenbahnen ausser der erwerbswirtschaftlichen Funktion auch eine bedeutende «gesamtwirtschaftliche» Funktion. In der ersten sind sie der üblichen unternehmerischen Verpflichtung unterworfen, ihre Leistungen auf einem hart umkämpften Wettbewerbsmarkt kostendeckend abzusetzen. In der zweiten Funktion werden ihnen Verpflichtungen vom Staat auferlegt: er fördert mit Hilfe des Verkehrs volkswirtschaftliche, soziale und kulturelle Belange und stellt die Bahnen in den Dienst übergeordneter Zielsetzungen der Regional-, Siedlungs- und Sozialpolitik, der Landesverteidigung und nun auch vermehrt des Umweltschutzes und der Energiepolitik. Diese «gemeinwirtschaftlichen Leistungen» sind ihrer Natur nach nicht kostendeckend; mit dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 wurde daher der Grundsatz einer Entschädigung der Bahnen für diesen finanziellen Nachteil durch den Bund aufgestellt.

Der seinerzeitige Gesetzgeber war sich der Schwierigkeiten dieser Doppelfunktion in der Praxis bewusst und bestrebt, ihnen im SBB-Gesetz und im Eisenbahngesetz möglichst Rechnung zu tragen. Rückblickend muss festgestellt werden, dass dies nicht genügend gelungen ist, was in hohem Mass zu den seitherigen Schwierigkeiten der SBB beigetragen hat. In ihrer erwerbswirtschaftlichen Funktion erhielten die SBB nicht das erforderliche Mass an unternehmerischer Freiheit, um für den Erfolg im Sinne betriebswirtschaftlicher Rentabilität allein verantwortlich sein zu können. Als ungenügend erwiesen sich ebenso die nur globale Umschreibung der Aufgaben der Bundesbahnen, die zu wenig präzisierten gemeinwirtschaftlichen Leistungen sowie die Höhe der erst 1971 eingeführten teilweisen Abgeltung dieser Leistungen.

Diese Mängel blieben vorerst ohne schwerwiegende Folgen, dank des damaligen relativen Gleichgewichtes im Verkehrssystem und der günstigen Konjunkturentwicklung. Gegen Ende der Sechzigerjahre änderte sich dies rasch und nachhaltig; die Ertragskraft der Unternehmung genügte zunehmend weniger, um ausser den stark gestiegenen Kosten auch die Belastungen aus den ungenügend abgegoltenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen zu decken. Der Verwaltungsrat wies in den jährlichen Geschäftsberichten mit Nachdruck auf die Ursachen und die Gefahren dieser Entwicklung und die unternehmerischen Gegenmassnahmen hin. Gleichzeitig erachtete er aber auch im Geschäftsbericht 1967 «... die Ausarbeitung einer umfassenden Gesamtkonzeption für den Verkehr als eine Aufgabe, die unverzüglich an die Hand genommen werden sollte».

Zehn Jahre später ist der Schlussbericht der Kommission GVK abgeliefert worden. Darauf gestützt und als Einleitung zur GVK schlägt der Bundesrat im Leistungsauftrag 1980 nun erste Massnahmen vor, um der SBB-Doppelfunktion besser gerecht zu werden. Die vermehrte unternehmerische



Freiheit wird als Prinzip statuiert und die Verwirklichung in ersten Teilbereichen vorgesehen. Die erwerbswirtschaftliche und die gesamtwirtschaftliche Funktion werden eindeutiger auseinandergehalten und die entsprechenden Zielsetzungen als «Grundsätze des Leistungsauftrages» im vorgesehenen Bundesbeschluss festgehalten. Ein wichtiger Schritt bedeutet schliesslich die von der GVK empfohlene Übergangsregelung für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Als solche werden vorderhand die SBB-Leistungen im regionalen Personenverkehr bezeichnet.

Diese vorläufige Umschreibung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen deckt sich mit der Feststellung der GVK, wonach der öffentliche Regionalverkehr gemäss in- und ausländischen Erfahrungen seit Jahren nicht kostendeckend betrieben werden kann. Die Begründung liegt zur Hauptsache darin, dass die Regionalzüge im allgemeinen nur auf kurzen Strecken verkehren, häufig wenden müssen, relativ viel Aufenthaltszeiten aufweisen und ausserhalb der Spitzenstunden schwach besetzt sind. Zudem dienen diese Züge weitgehend dem Berufs- und Schülerverkehr mit seinen stark ermässigten Tarifen.

Das heutige Angebot im regionalen Personenverkehr ist zwar nicht das Ergebnis systematischer Untersuchungen über die tatsächlichen Bedürfnisse, doch darf es für die Übergangslösung zweifellos als marktkonform bezeichnet werden. Aus der Auseinandersetzung zwischen Fahrplanwünschen der Kantone und Gemeinden einerseits und der aus finanziellen Erwägungen diktierten Zurückhaltung der SBB andererseits ist in vielen Jahren ein Angebot entstanden, das angesichts der bisherigen Zielsetzungen sicherlich nicht allzuweit vom Optimum liegt. Selbstverständlich kann dies nicht bedeuten, dass dieser Zustand stets unverändert bleibt. Die GVK hat konkrete Vorschläge für eine Neuordnung gemacht, die auch aus der Sicht der SBB einzuführen ist, sobald die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt und die praktischen Durchführungsmodalitäten sichergestellt sind.

*Entlastung der SBB-Rechnung:* In logischer Konsequenz der Sachvorschläge im Leistungsauftrag sieht der Bundesrat ebenfalls finanzielle Übergangsmassnahmen für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und zur Bereinigung der Kapitalstruktur vor. Die heutige Abgeltung von 250 Mio würde abgelöst durch eine volle Abgeltung des Regionalverkehrs (zur Zeit 427 Mio) und eine jährlich um 25 Mio abnehmende Abgeltung im Stückgut (beginnend mit 175 Mio). Durch die betriebswirtschaftlich notwendige Verbreiterung der Eigenkapitalbasis würden sich ferner die Kapitalkosten der SBB um annähernd 140 Mio Franken/Jahr vermindern. Damit wäre – unter sonst gleichen Bedingungen – die Rechnung der SBB insgesamt um 492 Mio, abnehmend um jährlich 25 Mio, entlastet. Zur Illustration: Bei einer derartigen Regelung betrüge das SBB-Defizit 1979 132 Mio Franken.

Die Entlastung um rund 490 Mio Franken ist in der bisherigen Diskussion um den Leistungsauftrag gelegentlich als «Kosmetik» bezeichnet worden. Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion können eine solche Auffassung nicht teilen. Diese Vorschläge ändern zwar tatsächlich nichts an der gegenwärtigen Belastung des Bundeshaushaltes; für die SBB hingegen sind sie von eminenter unternehmerischer Bedeutung. Es sind erste Massnahmen, um die bisherige verzerrte Darstellung der Unternehmungsergebnisse, als Massstab für die Beurteilung des Unternehmungserfolges, zu korrigieren.

Eine vollständige Aussage über den Unternehmungserfolg der SBB wäre – bedingt durch ihre bedeutende gesamtwirtschaftliche Funktion – allerdings nur mit einer «Gesellschaftsbezogenen Rechnung» möglich, die, zusätzlich zur Unternehmungsrechnung, auch den Wert der SBB-Leistungen für die Volkswirtschaft berücksichtigt. Solange derartige Rechnungen, die auch in der übrigen Wirtschaft angestrebt werden, wegen ungenügender wissenschaftlicher Grundlagen fehlen, muss auf die klassische Gewinn- und Verlustrechnung allein abgestellt werden. Vorauszusetzen ist aber, dass diese keine Lasten enthält, welche die Unternehmung nicht beeinflussen kann und die damit ein falsches Bild der Unternehmungslage vermitteln. Die ungenügende Abgeltung und die betriebswirtschaftlich nicht vertretbaren Kapitalkosten sind derartige Lasten für die SBB, weshalb der Bundesrat die entsprechende Bereinigung vorschlägt.



Zusammenfassend erachtet der Verwaltungsrat die Vorschläge zum «Leistungsauftrag 1980» als einen wichtigen verkehrspolitischen Schritt in Richtung einer Konsolidierung der SBB. Er hofft dabei, dass nach den noch zu fassenden politischen Beschlüssen der Leistungsauftrag zu einem Führungsinstrument wird, das die politischen und unternehmerischen Zuständigkeiten klar regelt und den SBB verbindliche Richtlinien für ihre künftige Tätigkeit und langfristige Planung erteilt. Innerhalb dieses Rahmens wird es Sache der SBB sein, ihre unternehmerische Verantwortung voll wahrzunehmen.

Bei aller ihrer Bedeutung bilden diese Massnahmen nur eine erste Etappe. Die Gesundung der SBB-Financen bedingt ein geregeltes Verkehrssystem, wofür die Vorschläge der GVK noch der Verwirklichung harren. Die SBB erachten es als unternehmerische Verpflichtung, in der Zwischenzeit die aus eigener Kraft möglichen Massnahmen voranzutreiben, mit Schwergewicht bei der Rationalisierung einerseits und der Verbesserung des Angebotes anderseits. Der im Berichtsjahr beschlossene Ausbau des Marketings, die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich im Jahre 1980 und die Einführung des Neuen Reisezugkonzeptes 1982 sind Beispiele für diesen Willen der SBB, trotz allen derzeitigen Schwierigkeiten eine bessere Zukunft vorzubereiten.

Getragen wird diese Aufbauarbeit in erster Linie durch den Einsatz der Kader und Mitarbeiter aller Stufen. Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion sprechen ihnen dafür Dank und Anerkennung aus. Gleichzeitig danken sie den Behörden, der Öffentlichkeit und allen Kunden für ihre Verbundenheit und Unterstützung.

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

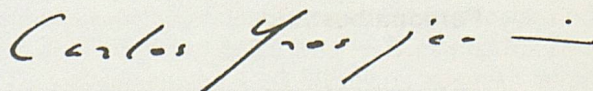
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1979 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von Fr. 624 354 954 erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

Wir versichern Sie, Herr Bundespräsident, Herren Bundesräte, unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, 17. April 1980

Für den Verwaltungsrat  
der Schweizerischen Bundesbahnen

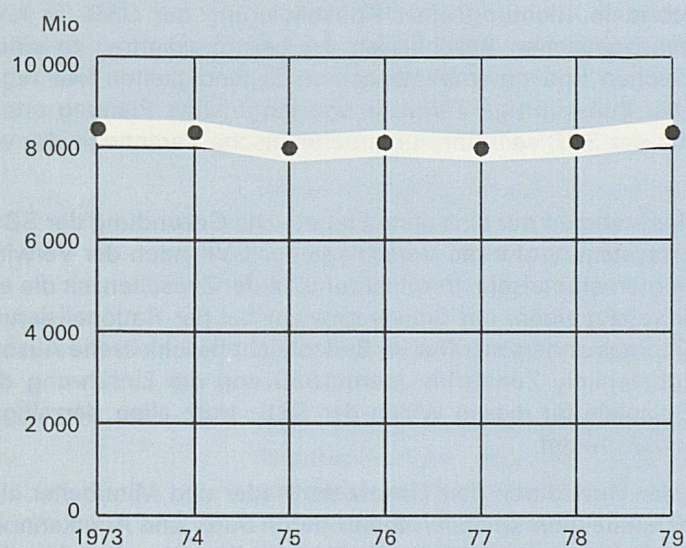
Der Präsident:



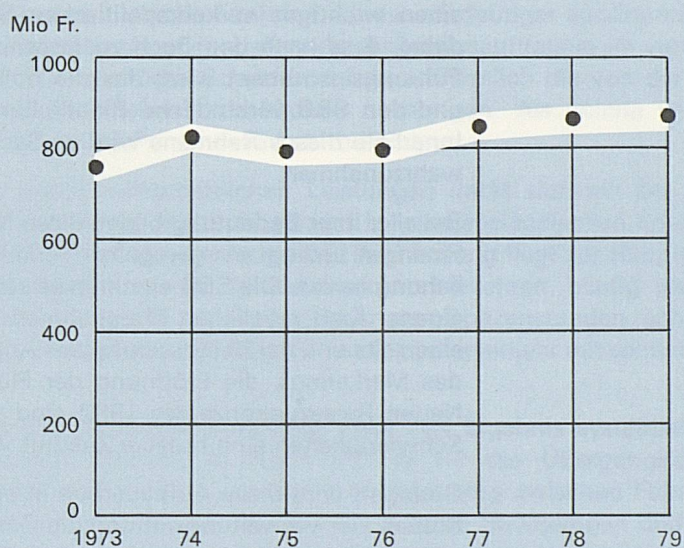
(C. Grosjean)



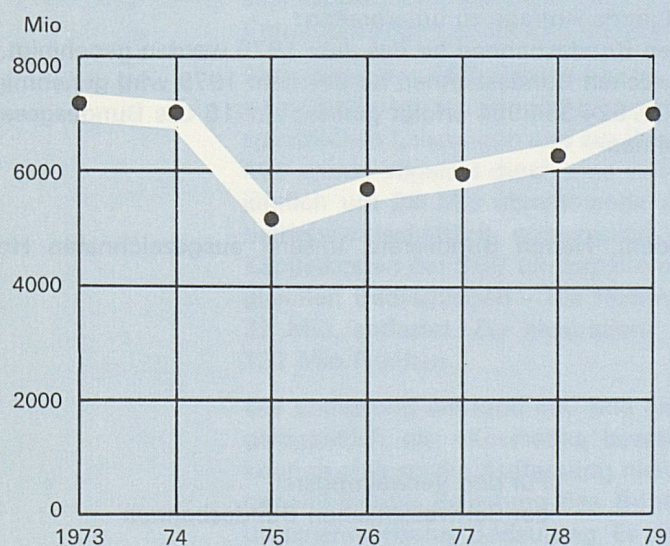
### Reiseverkehr (Pkm)



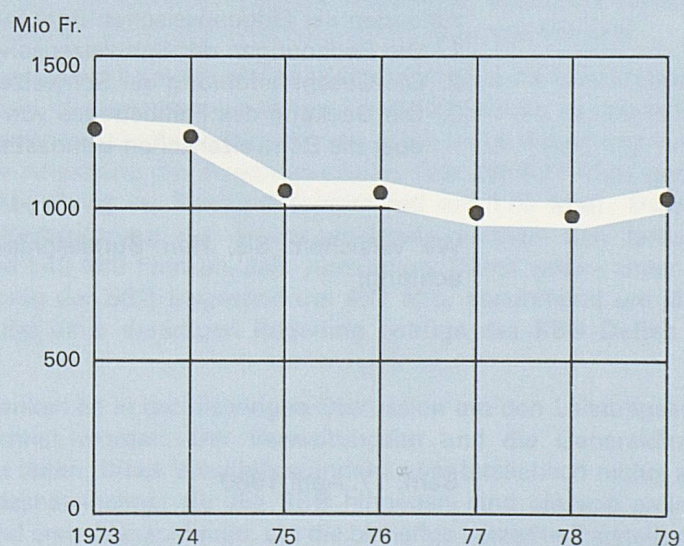
### Einnahmen im Reiseverkehr



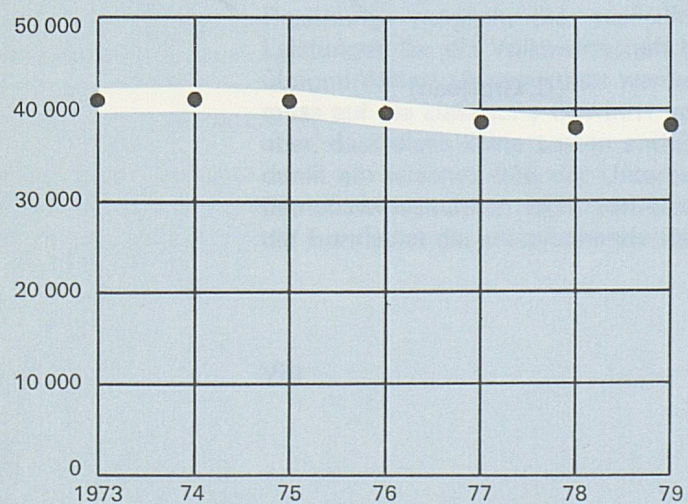
### Güterverkehr (tkm)



### Einnahmen im Güterverkehr



### Personalbestand



### Gesamtaufwand/Gesamtertrag

