

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Verkehrszentrale  
**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale  
**Band:** 44 (1984)  
  
**Rubrik:** Verkehr, Gastgewerbe, Sozialtourismus

### **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:** 16.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Verkehr

### Schweizerische Bundesbahnen

Der Gesamtertrag liegt mit 3734 Mio. Franken um 123 Mio. oder 3,4% über der Rechnung 1983, und um 65 Mio. oder 1,8% über dem Voranschlag. Personen- und Güterverkehr trugen insgesamt 76 Mio. Franken mehr ein als im Vorjahr.

Im *Personenverkehr* stiegen die Erträge um 31 Mio. Franken oder 2,9% auf 1119 Mio. Franken; Binnenverkehr +5%, internationaler Verkehr +1,6%. Es wurden 217,9 Mio. Reisende befördert (+0,3%). Im Binnenverkehr nahm die Verkehrsmenge um 0,8% zu, im internationalen Verkehr ging sie um 3,8% zurück.

Verschiedene Neuerungen wirkten sich günstig auf die Verkehrsentwicklung und den Ertrag aus:

TGV Lausanne-Paris (700000 Reisende), vermehrter Einsatz von Einheitswagen IV, Minigruppenbillette, unpersönliche Generalabonnemente, Einsatz von Sonderwagen, Fly-Gepäck auch für Charterflüge, Mietauto am Bahnhof.

Einige für den Tourismus besonders wichtige Angebote können wie folgt kommentiert werden:

Der Ertrag aus dem stark konkurrenzgefährdeten Gruppenverkehr konnte um 3,8% gesteigert werden.

½-Preis-Abonnemente wurden verkauft:

«Elite» 170000 (+11%), «Senior» 338000 (-2%), «Junior» 134000 (-1%).

Dazu kommen 686000 Tageskarten zu ½-Preis-Abonnementen (-36%). Der Rückgang der Tageskartenverkäufe ist weitgehend auf Vorratskäufe anlässlich früherer Tarifierhöhungen zurückzuführen.

Das Generalabonnement hielt sich mit 22000 (-1%) recht gut. Vom neu eingeführten unpersönlichen Generalabonnement wurden 780 abgesetzt, wovon 225 bereits für 1985.

Der Verkauf des internationalen Jugendabonnements (Verkauf 1983 = 245000) war in den meisten Ländern rückläufig, in der Schweiz hielt er sich mit 11720 fast auf Vorjahreshöhe.

Erfolgreich war die neue internationale Zusatzkarte zu Seniorenabonnementen (RES): Gesamtverkauf gegen 200000, davon 12600 in der Schweiz.

Erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Schweizer Ferienkarte: 59400 (+9%, in Nordamerika allein +50%).

Der Verkauf von Pauschalangeboten durch die Bahnhöfe (Frantour, Railtour, Städteplausch, Schweizerbummler, usw.) konnte um 60% auf 56000 gesteigert werden. Zugenommen hat auch der Einbezug der Bahn in Flugpauschalreisen für die Fahrten nach und ab Flughäfen.

Es wurden 180000 Fly-Gepäck-Sendungen abgefertigt (+19%).

Der Ferienturnusverkehr deutscher, niederländischer und belgischer Reiseveranstalter nach der Schweiz und im Transit wird durch preisgünstige Carfahrten hart bedrängt.

Erfolgreich hat sich der Eurail-Verkehr aus Übersee entwickelt. Dank günstiger Wirtschaftsentwicklung in den USA, und Preisstopp in US\$, wurden erstmals 300000 Eurailpässe und Eurail Youthpässe verkauft (+12%). Weit stärker nahm dank hohem Dollarkurs der Ertrag in sFr. zu.

Die Bettagsaktion 1984 – über 192000 verkaufte 5-Fr.-Tageskarten – brachte einen aussergewöhnlichen Zustrom von Fahrgästen.



## Verband Schweizerischer Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (VST)

Verbindliche Rechnungsergebnisse liegen für die Transportunternehmen des VST im Zeitpunkt der Abfassung dieses Berichtes noch nicht vor. Gestützt auf Schätzungen dürfte der Gesamtertrag der *Bahnen des allgemeinen Verkehrs* im Jahre 1984 rund 610 bis 620 Mio. Franken erreichen. Die Frequenz- und Ertragsentwicklung verläuft bei dieser Verkehrsgruppe im Vergleich zum Vorjahr stagnierend bis leicht zunehmend.

Für die Gruppe der *Bergbahnen* (Zahnradbahnen, Seilbahnen und Skilifte) kann der Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf rund 600 Mio. Franken geschätzt werden. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Stagnation. Die Frequenzen verliefen bei zahlreichen Unternehmungen sogar eher rückläufig. Die Ursache dieser Entwicklung dürfte wesentlich in ungünstigen Wetterverhältnissen sowohl im Wintersportverkehr wie im Sommerausflugsverkehr liegen. Die Grosszahl der Wintersportbahnen litt im Februar unter extrem starkem Schneefall und im Dezember unter aussergewöhnlichem Schneemangel.

Für die *konzessionierte Schifffahrt auf den Schweizerseen* wirkte sich das ungünstige Sommerwetter negativ aus. Die Frequenzen gingen gegenüber dem Vorjahr zurück, die Erträge waren mit rund 44 bis 45 Mio. Franken leicht rückläufig bis stagnierend.

## Post, Telefon, Telegraf

Auch 1984 ist die *Nachfrage nach PTT-Dienstleistungen* gestiegen. Der Verkehr nahm um insgesamt 2,7% zu, bei der Post – trotz Tarifierhöhungen – um 1,3%, bei den Fernmeldediensten um 3,7%.

Die auf März 1984 verwirklichte *Tarifrevision* ist Teil eines Massnahmenpaketes zur Sicherung des

PTT-Finanzhaushaltes im Interesse der Leistungs- und Innovationsfähigkeit des öffentlichen Unternehmens. Im Postbereich wurden die seit rund acht Jahren unveränderten Inlandtaxen der Teuerung angepasst; im TT-Sektor stehen der Erhöhung der inländischen Telefontaxen erhebliche Taxsenkungen für den internationalen Verkehr gegenüber.

Gut funktionierende, technisch fortschrittliche *PTT-Dienstleistungen* sind für Volkswirtschaft und Tourismus von wesentlicher Bedeutung. Die PTT-Betriebe waren deshalb auch 1984 bestrebt, den *technologischen Wandel* laufend zu nutzen, um die Bedürfnisse der Kundschaft zeitgemäss zu befriedigen. So wurden im *Postzahlungsverkehr* die automatisierten, auf die zunehmende elektronische Datenverarbeitung in der Geschäftswelt abgestimmten Verfahren gezielt gefördert. Im *Fernmeldebereich* haben die PTT ihre Netze weiter ausgebaut. Die begonnene Realisierung des integrierten Fernmeldesystems IFS und die Entfaltung der Glasfasertechnik schaffen wichtige Voraussetzungen für die kundenseits erwarteten modernsten Kommunikationsmöglichkeiten.

Die *Reisepost* beförderte 1984 67,5 Mio. Fahrgäste oder 1,4% mehr als 1983. Wie seit Jahren stagnierte der touristische Verkehr, während die Nachfrage im Lokal- und Regionalbereich zunahm. Das 1982 wegen des Taktfahrplanes der Bahnen fühlbar verdichtete Leistungsangebot der Reisepost blieb weitgehend bestehen. Das Reisepostnetz umfasste Ende 1984 628 Linien (+5) mit einer Gesamtlänge von 8083 km (+77 km) und einem Fahrzeugpark von 1473 Transportwagen (+10). Der 1984 erzielte Einnahmenzuwachs genügte leider nicht, um die Kostensteigerung aufzufangen, so dass der zulasten der PTT-Betriebe fallende Fehlbetrag der stark defizitären Reisepost (1983 104 Mio. Fr.) weiter answoll. Die für 1984 vorgesehene Tarifierhöhung wurde jedoch mit Blick auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gleichwohl zurückgestellt.



## Strasse

Im Berichtsjahr hat das in Betrieb stehende Nationalstrassennetz eine Länge von 1263,5 km erreicht. Weitere 165,4 km sind momentan im Bau. Dazu kamen noch rund 19000 km Kantons- und etwa 50000 km Gemeindestrassen.

Ende September 1984 standen insgesamt 3119073 Motorfahrzeuge im Verkehr. Das sind rund 45000 oder 1,5% mehr als vor Jahresfrist. Auf 1000 Einwohner entfallen im Landesdurchschnitt 394 Personenwagen (Vorjahr: 392).

An den Grenzübergängen sind total 54,2 Mio. ausländische Personenwagen in die Schweiz eingereist (Vorjahr: 51,2 Mio.). Im täglichen grenzüberschreitenden Verkehr registrierte man 17,3 Mio. Einreisen (Vorjahr: 16,6 Mio.), auf den Reiseverkehr entfielen 36,9 Mio. Personenwagen (Vorjahr: 34,6 Mio.). Ferner reisten im vergangenen Jahr 169480 ausländische Autocars mit 6170000 Personen ein.

## Luftfahrt

1984 beförderten die schweizerischen und ausländischen Fluggesellschaften im Linien- und Nichtlinienverkehr von und nach sowie im Transit über die Schweiz 14818813 Fluggäste (Vorjahr: 14285397, inklusive Verkehr der schweizerischen Gesellschaften auf Auslandsetappen). Auf den Linienverkehr entfielen 197086 (191551) Etappenflüge mit 12609522 (12353672) Etappenpassagieren, auf den Nichtlinienverkehr, ohne Helikopterflüge, 39494 (36165) Etappenflüge mit 2209291 (1931725) Etappenpassagieren.

Auf den Flughäfen wurden folgende Passagierzahlen registriert (gewerbsmässiger Verkehr, inklusive Transit): Basel 960000 (906000), Bern 53000 (49000), Genf 4912000 (4747000), Lugano 111000 (86000) und Zürich 9054000 (8616000).

Die *Swissair* beförderte 1984 auf allen Etappen ihres Streckennetzes insgesamt 7074131 Fluggäste. Das sind 1 Prozent weniger als 1983, als 7177407 Passagiere die Dienste der nationalen Fluggesellschaft benutzten. Mit ihrer Flotte von im Jahresdurchschnitt 48 Flugzeugen führte die *Swissair* total 67621 Flüge durch (1983: 70006). Die Sitzbelegung im regelmässigen Linienverkehr ging nur wenig von 64 Prozent auf 63 Prozent zurück, während die Totalauslastung unverändert bei 64 Prozent blieb.

Das gesamte Transportangebot betrug 2,94 Milliarden Tonnenkilometer oder 5 Prozent mehr als im vorangegangenen Jahr. Die verkaufte Leistung, ebenfalls in Tonnenkilometern ausgedrückt, nahm im gleichen Verhältnis zu und erreichte 1,88 Milliarden. Während bei der Fracht 17 Prozent und bei der Post 11 Prozent mehr Tonnenkilometer verkauft werden konnten, blieb die Zahl der ausgelasteten Passagier-Tonnenkilometer praktisch auf dem Vorjahresniveau. Hier ist allerdings anzumerken, dass sich dank der Umstellung auf drei Klassen am 1. April 1984 die Verkehrszusammensetzung (Business Class) verbesserte.

Das *Swissair*-Streckennetz war im Juli 312542 Kilometer lang und umfasste 98 Städte in 66 Ländern.

Die *Balair* beförderte 1984 insgesamt 13886 ausländische Touristen aus den USA in die Schweiz und wieder zurück (Vorjahr: 8060). Davon kamen 8202 (5285) aus New York, 3613 (2775) aus Los Angeles sowie – neu – 285 aus San Francisco und 1786 aus Miami.

Auf ihrem innerschweizerischen Streckennetz beförderte die *Crossair* 1984 insgesamt 112883 Passagiere (Einfachflüge; Vorjahr 82651), d.h. 56025 (39234) zwischen Zürich und Lugano, 32339 (26690) zwischen Genf und Lugano, 6779 (5301) zwischen Bern und Lugano, 6972 (5072) zwischen Zürich und Basel und 10768 (6354) zwischen Basel und Genf. Im europäischen Ausland flog die *Crossair* 1984 zehn Destinationen an und transportierte auf diesen Strecken insgesamt 173798 Passagiere.



# Gastgewerbe

## Schweizer Hotelier-Verein (SHV)

Der Mitgliederbestand des Schweizer Hotelier-Vereins (SHV) konnte im Berichtsjahr auf 3897 erhöht werden. Die angeschlossenen Betriebe boten 1984 über 60% der Schweizer Hotelbetten an und konnten fast  $\frac{3}{4}$  der Übernachtungen in diesem Beherbergungssektor verzeichnen. Die Zahl der SHV-Sektionen beträgt nun 84. Die Hotellerie kann auf ein erfreulich gutes Jahr zurückblicken: Bei den inländischen Gästen wurden die 83iger Resultate gehalten und bei den ausländischen Gästen waren Zunahmen zu verzeichnen; so insbesondere bei den amerikanischen Gästen, aber auch bei den Gästen aus Frankreich und Italien. Sie machten die erneuten Rückgänge bei den deutschen und niederländischen Gästen sowie die erstmals seit 1980 wieder rückläufigen Gästezahlen bei den Briten wett. Die Amerikaner sind somit für die Schweizer Hotellerie nach den Deutschen zur zweitwichtigsten Gästernation aufgestiegen. Weitere Angaben über die Hotellerie im Jahr 1984 sind im statistischen Teil des Geschäftsberichtes enthalten. Das Halten der Übernachtungszahlen kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Ertragslage in der Hotellerie immer noch sehr problematisch ist. Die erzielten Umsätze und der erarbeitete Cashflow sind nach wie vor zu klein, um die Eigenkapitalbasis zu erhöhen und es fehlt die Möglichkeit der zusätzlichen Fremdkapitalbeschaffung infolge zu hohen Fremdkapitalanteils, so dass der Hotelier kaum mehr Möglichkeiten sieht, notwendige Investitionen vorzunehmen.

Stand das Jahr 1983 ganz im Zeichen des Marketings, der Herausgabe des Marketing-Handbuches und der Lancierung von Marketing-Seminaren, wurde das Jahr 1984 eindeutig dominiert von der neu eingeleiteten Präsidenten-Ära und der Revision der Hotelklassifikation.

Nach 9jähriger Präsidialzeit musste Peter Andreas Tresch aus statutarischen Gründen das Präsidium einem Nachfolger übergeben. Die Delegierten wählten an der Delegiertenversammlung in Basel als neuen Zentralpräsidenten Carlo de Mercurio. Carlo de Mercurio ist neben seinem grossen Engagement in der Berufsbildung (Präsident EUHO FA, Präsident Hotelfachschule Lausanne, diversen Schulkommissionen etc.) Vizepräsident des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes und Mitglied der Beratenden Kommission für Fremdenverkehr des Bundesrates. Diese Ämter und Aufgaben haben in ihm die Erkenntnis bestärkt, dass die Probleme der Hotellerie in diesem Land in einem gesamtwirtschaftlichen und sozialen Zusammenhang gesehen werden müssen und sich nicht auf einzelne Partikularismen der Branche beschränken lassen.

Mit der Neuklassifizierung der Mitgliedsbetriebe wurde gleichzeitig auch das äussere Erscheinungsbild des Hotelführers und der Klassifikationsschilder neu gestaltet. Seit 1. Dezember 1984 leuchten die goldenen Sterne auf weissblauem Grund an den Hoteleingängen. Die Klassifikation gilt im Normalfall bis 1989.

Das Ziel dieser Revision war eine Standortbestimmung jedes einzelnen Betriebes in Form einer Selbstdeklaration. Aufgrund der erreichten Punktezahlsowie den vom SHV aufgestellten Minimalnormen erfolgte dann die Klassifikation. Der Gedanke einer periodischen Neuklassifikation in Intervallen von fünf Jahren beruht auf der berechtigten Forderung einer Selbstbesinnung und Selbstbeurteilung seitens der Betriebsinhaber gegenüber ihren Betrieben, mit dem Zweck, das Angebot immer neu zu überdenken. Wichtig ist zweifelsohne die Tatsache, dass das Erhebungsformular und auch die Minimalnormen von Hoteliers für Hoteliers geschaffen wurden. Während in anderen Ländern der Staat zum grossen Teil Einfluss hat oder nimmt, ruht unsere Klassifikation immer noch auf privater Basis.



Von den 2668 SHV-Hotels haben 669 ihre Einstufung geändert und 216 einen Stern weniger erreicht. Seit dem 1. Dezember 1984 sind in der Schweiz 93 5-Stern, 428 4-Stern, 942 3-Stern, 602 2-Stern, 275 1-Stern und 324 nicht klassierte Hotels registriert und mit den entsprechenden Klöbern gekennzeichnet.

## Schweizer Wirtverband (SWV)

Der Schweizer Wirtverband verzeichnete im Jahre 1984 23 385 Mitglieder; damit waren über 85 Prozent sämtlicher schweizerischer Gastbetriebe in dieser grössten gastgewerblichen Arbeitgeberorganisation zusammengefasst.

Das Gastgewerbe stand erwartungsgemäss auch im Jahre 1984 häufig im Brennpunkt der öffentlichen Diskussion. Im Lichte einer wirtschaftlich und politisch härter geführten Diskussion haben die Angriffsflächen auch im Gastgewerbe zugenommen. Problemkreise wie Preisgestaltung, staatliche Preisüberwachung, zunehmende behördliche Reglementierung, Sucht- und Umweltgefährdung haben vermehrt das Gastgewerbe gefordert.

Das umfangreiche Aus- und Weiterbildungskonzept des Schweizer Wirtverbandes hat den gestiegenen beruflichen Anforderungen wiederum Rechnung getragen. Weiterbildung als notwendige Voraussetzung für eine längerfristig erfolgreiche Tätigkeit wird heute von den Betriebsinhabern in vermehrtem Masse erkannt. Verstärkte Anstrengungen wurden einmal mehr im Bereich der Nachwuchsrekrutierung unternommen. Es ging darum, den Grundschulabsolventen und weiteren Interessierten den «Arbeitsplatz Gastgewerbe» näherzubringen. Die veranstalteten Berufsorientierungen in den wichtigen Regionen, Städten und Ortschaften der Schweiz haben grosse Beachtung gefunden.

Der Schweizer Wirtverband hat im Berichtsjahr eine Reihe verschiedenster Dienstleistungen neu ins Programm aufgenommen. Zu erwähnen sind an dieser Stelle die Liegenschaftenvermittlung und -beratung. Im Auftrag von Eigentümern gastgewerblicher Liegenschaften konnten geeignete Mieter oder Käufer gefunden werden oder umgekehrt. Ein weiterer Akzent lag auf der Erschliessung gezielter mikroelektronischer Anwendungen für das Gastgewerbe. Die Treuhandstelle des Schweizer Wirtverbandes hat deshalb ihre Beratungsleistungen entsprechend ausgebaut. Im Vordergrund stand die Beratung von Gastwirten bei grundsätzlichen Abklärungen bei der Auswahl von Hard- und Software sowie unterstützend bei einer allfälligen Einführung eines Mikrocomputers.

## Sozialtourismus

An erster Stelle sei hier wiederum die enge Zusammenarbeit mit der Schweizer Reisekasse (reka) erwähnt, in deren Organen die SVZ seit Jahren Einsitz hat. Im Ausland, und zwar aus volkswirtschaftlichen Überlegungen vorwiegend in Europa, unterhalten unsere Agenturen zum Teil sehr enge und langjährige Beziehungen zu sozialtouristischen Unternehmungen, um diese mit Unterlagen über preisgünstige Ferienmöglichkeiten in der Schweiz für weniger kaufkräftige Bevölkerungsschichten zu versehen. Als Musterbeispiel sei die belgische «Alliance nationale des mutualités chrétiennes» erwähnt, die unserem Land im Berichtsjahr mehr als 56 000 Feriengäste vermittelte. Im Gegensatz zu früher, wo diese Kunden ausschliesslich mit den öffentlichen Transportmitteln reisten, sind neuerdings auch Reisearrangements mit dem eigenen Auto auf dem Markt.