Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1971)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1971

Autor: Meier, R. / Britt, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675936

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: 02.07.2025

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 1971

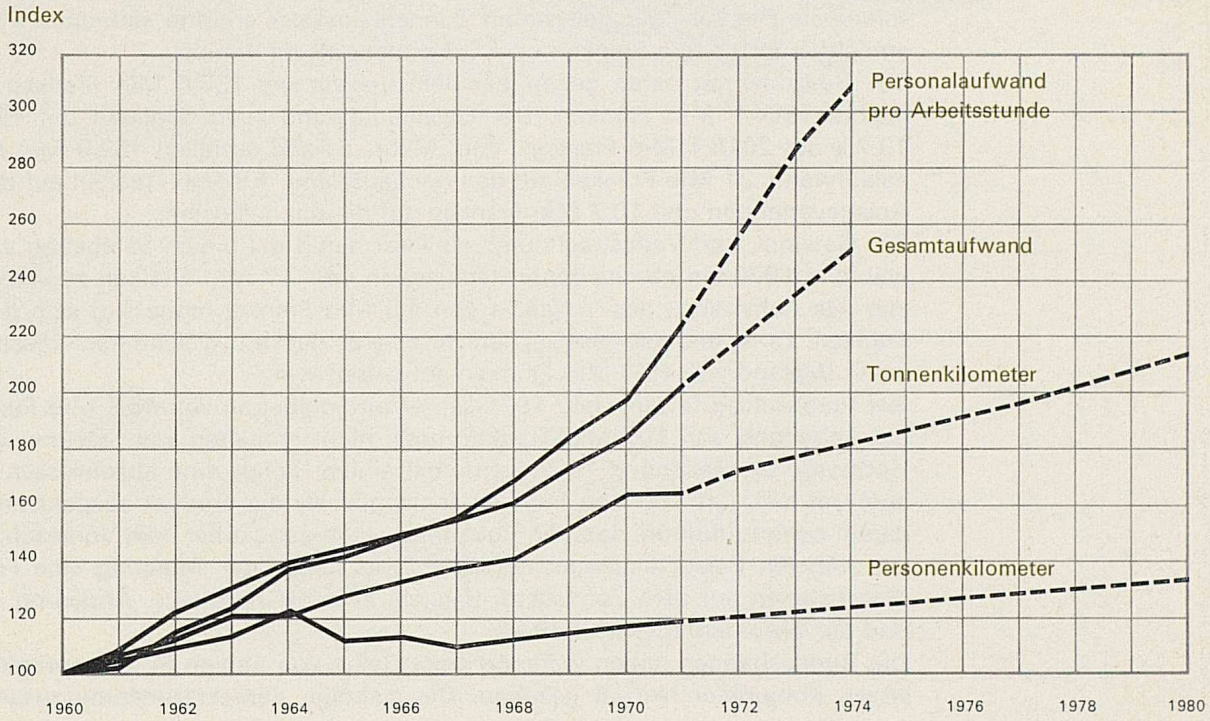
Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1971 zu unterbreiten.
Im Reiseverkehr wurden 229,6 Mio Reisende oder 0,5% weniger als 1970 befördert. Die Reisefrequenz sank im schweizerischen Einzelreise- und Abonnementsverkehr, während der Gruppenreise- und der internationale Personenverkehr anstiegen. Die zurückgelegten Personenkilometer nahmen um 0,7% zu. Die begleiteten Motorfahrzeugtransporte verringerten sich um 8,5%. Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr (einschliesslich Gepäck und begleitete Motorfahrzeugtransporte) stiegen um 3,2% auf 657 Mio Franken. Ein Teil der Mehreinnahmen ist auf die anfangs November 1971 in Kraft getretene Tariferhöhung zurückzuführen.
Mit 45,4 Mio Tonnen blieb das Transportvolumen im Güterverkehr um 220000 Tonnen oder 0,5% unter dem letztjährigen Stand. Der schweizerische Verkehr schwächte sich um 1,1% auf 33,4 Mio Tonnen ab. Ein Rückgang erfolgte insbesondere beim Bahnimport (—3,7%); dagegen nahm der Binnenverkehr noch leicht (1,4%) zu. Der Zuwachs war jedoch weitaus schwächer als im Vorjahr. Die hier zutage tretende, teils konjunktur-, teils kapazitätsbedingte Abschwächung gegenüber dem Vorjahr kam besonders auch beim Exportverkehr zum Ausdruck. Im Verlauf des zweiten Halbjahres sind die grenzüberschreitenden Rhein-Bahn-Transporte zusätzlich durch die lange Niederwasserperiode auf dem Rhein behindert worden. Der Transitverkehr stieg gegenüber der letztjährigen Expansionsrate von 7,7% nur noch leicht um 1,4% auf 11,63 Mio Tonnen. Die Wachstumsabschwächung ist teilweise der Exportabschwächung in Deutschland, hauptsächlich aber den sozialen Schwierigkeiten in Italien, die sich auf die italienische Produktion negativ ausgewirkt haben, zuzuschreiben. Die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer erhöhte sich um 0,5%. Die Frachteinnahmen erreichten 981,1 Mio Franken oder 0,3% mehr als im Vorjahr.
Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um 137,6 Mio Franken oder 7,5% zu und erreichte 1964,1 Mio Franken. Der Gesamtaufwand stieg dagegen um 195,3 Mio Franken oder 10,7% auf 2018,1 Mio Franken. Vom Mehraufwand entfallen 152,3 Mio Franken auf den Personalaufwand, 31 Mio Franken auf den Sachaufwand, 1,8 Mio Franken auf die Abschreibungen vom Anlagevermögen und 10,2 Mio Franken auf die Kapitalkosten.
Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst damit mit einem Fehlbetrag von 54 Mio Franken ab, während 1970 ein bescheidener Reingewinn von 3,7 Mio Franken zu verzeichnen war. Nach Abzug des Aktivsaldos des Vorjahres von 4,6 Mio Franken ermässigt sich das Defizit auf 49,4 Mio Franken. Es ist aus der gesetzlichen Reserve zu decken, welche nach dieser Beanspruchung noch einen Bestand von 49,9 Mio Franken aufweisen wird.
Der Voranschlag für das Jahr 1971 sah einen Fehlbetrag von 45,8 Mio Franken vor. Da darin aber die Abgeltung von 100 Mio Franken noch nicht enthalten war, bestand damals eine begründete Hoffnung, die Rechnung 1971 werde mit einem Reingewinn abschliessen. Tatsächlich ist sie nun aber um mehr als 100 Mio Franken schlechter als das Budget ausgefallen. Das ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Rechnung einen gegenüber dem Voranschlag um 114,7 Mio Franken höheren Personalaufwand ausweist, was neben der Teuerung eine Folge der verschiedenen Massnahmen auf dem Lohnsektor darstellt (wie Herbstzulage, Änderung der Beamtenordnung II und der Beförderungsvorschriften).
Die Bundesbahnen haben während einer Reihe von Jahren in ausgeprägtem Masse aus der günstigen Konjunktur Nutzen gezogen. Die ständige Verkehrszunahme zusammen mit beachtlichen

Rationalisierungserfolgen erlaubte ihnen, die Kosten des langfristigen, von 1965 bis 1970 auf jährlich 450 Mio Franken plafonierten Investitionsprogramms zu decken und darüber hinaus einen Teil der allgemeinen Teuerung ohne Tarifanpassungen aufzufangen.

Dieses Bild hat sich vor allem in den letzten zwei Jahren schlagartig gewandelt, was zur Hauptsache auf Ursachen zurückzuführen ist, die ausserhalb des Einflussbereiches der Bahnen liegen. Im Vordergrund steht dabei die Überhitzung der Konjunktur, die zu einem allgemeinen Investitionsboom, zu grossem Mangel an Arbeitskräften und zu einem beschleunigten Ansteigen der Teuerung führte. Die Lenkungsmassnahmen des Bundes und die Plafonierung des Ausländerbestandes zwangen zwar die Wirtschaft zu gewissen strukturellen Umdispositionen, aber das Transportvolumen der mit dem Ausland stark verflochtenen SBB wurde dadurch nur unwesentlich beeinflusst. Der Bewältigung einer weiter ansteigenden Verkehrsmenge stehen jedoch heute nicht nur fühlbare Lücken im Personalbestand, namentlich in den grossen Zentren, entgegen; in zunehmendem Masse sind auch Engpässe bei den festen Anlagen und beim Rollmaterial aufgetreten, obwohl in diesen Sparten seit Kriegsende gegen 7 Mia Franken aus eigener Kraft investiert worden sind.
Die hemmende Wirkung dieser technischen Gegebenheiten wird sich im Hinblick auf den langfristigen Anstieg des Verkehrsvolumens noch verstärken. Nach den Verkehrsprognosen der kommerziellen Dienste ist bis 1985 hauptsächlich im Güterverkehr eine namhafte Zunahme der Transportleistungen zu erwarten. Für die Übernahme dieses Mehrverkehrs sind die erforderlichen Anlagen in einem grossen Umfang erst noch bereitzustellen.

Dazu kommen die Auswirkungen der explosionsartigen Kostenentwicklung. So sind im Jahre 1971 die Personalaufwendungen bei einem praktisch unveränderten Personalbestand im Vergleich zum Vorjahr um rund 150 Mio Franken oder 13% gestiegen. Für 1972 ist ein neuerlicher Anstieg in der gleichen Grössenordnung zu erwarten. Leider deutet auch längerfristig nichts auf eine Verlangsamung dieser Kostenentwicklung hin. Der Preisauftrieb und die Verteuerung der Lebenshaltung setzten sich selbst in Ländern mit abgeschwächtem Wirtschaftswachstum fort. Die nachstehende, von der Generaldirektion ausgearbeitete graphische Darstellung über die mutmassliche Entwick-



lung des Aufwandes und der Verkehrsleistungen zeigt drastisch, dass die Dienstleistungen teurer werden, und das in einem Ausmass, das über die indexmässige Teuerung hinausgeht.

Die Entwicklung der letzten Jahre hat die Bundesbahnen veranlasst, ihre Unternehmungspolitik systematisch und grundlegend zu überprüfen. Zweck dieser Bestrebungen ist die schriftliche Festlegung der wesentlichen Ziele und Grundsätze, die das Handeln und Verhalten der SBB in den nächsten 15–20 Jahren in ihrer Umwelt bestimmen sollen. Auch der organisatorische Aufbau der SBB wird neu überprüft, damit er möglichst den Bedürfnissen eines modernen Managements angepasst werden kann. An beiden Aufgaben arbeiten auch aussenstehende Fachleute massgebend mit.

Auch der technischen Ausbauplanung wird alle Aufmerksamkeit geschenkt. Sie richtet sich nach den Bedürfnissen der Leistungssteigerung auf den stark belasteten Strecken, der Senkung des Personalbedarfs, der Steigerung des Komfortes und der Wirtschaftlichkeit sowie der rationellen Betriebsführung.

Die Verkehrsprognosen rechnen für die nächsten Jahrzehnte mit einer Verkehrszunahme, die wesentlich höher liegt als die nach den heute vorliegenden Perspektivstudien namhafter Wirtschaftswissenschafter sehr bescheidene Zuwachsrate des Arbeitskräftepotentials. Damit gewinnt die Neugestaltung der künftigen Angebotsstruktur der Bahn stark an Bedeutung. Im Vordergrund steht dabei der personalintensive Stückgutverkehr. Nach dem neuen Beförderungskonzept ist für das Stückgut eine Konzentration des Verkehrs auf der Schiene zwischen Knotenpunkten vorgesehen, während die Feinverteilung in der Fläche weitgehend über eine besondere Strassenorganisation unter der Verantwortung der Bahnen erfolgen soll. Im Blick auf die geschilderte Entwicklung drängt sich indessen heute die Frage auf, ob gesamtwirtschaftlich nicht mit weniger Arbeitskräften auszukommen wäre, wenn die Bundesbahnen von ihrer Verpflichtung zur Feinverteilung von Stückgut in der Fläche entbunden und diese Aufgabe dem bereits vorhandenen Transportapparat auf der Strasse, wie z. B. Camionneure, Spediteure und konzessionierte Transportunternehmungen, übertragen würde. Diese Idee erfordert jedoch noch eine sehr eingehende Prüfung im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption.

Die grundlegende Eingabe des Verwaltungsrates an den Bundesrat vom Oktober 1969 über die Baufinanzierung der Bundesbahnen hat noch nicht zu einer Regelung auf längere Sicht geführt. Nach wie vor besteht jedoch beim Bund die Bereitschaft, für die nötige Kapitalbeschaffung besorgt zu sein. Gewisse Grossobjekte erfordern ohnehin einen besonderen Finanzierungsmodus. Es sei in diesem Zusammenhang lediglich auf den Ausbau der Alpentransversalen, der nun nach dem Erscheinen des Kommissionsberichtes und der Aufnahme der politischen Verhandlungen einem Entscheid entgegensieht, auf den Agglomerationsverkehr und den Einbezug der Flughäfen in das Netz der SBB hingewiesen.

Erfreulicherweise setzt sich im Verkehrswesen der von den Bundesbahnen schon seit Jahren vertretene Gedanke des wesensgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel immer mehr durch. Es sind deutliche Anzeichen vorhanden, dass in weiten Kreisen die Bereitschaft wächst, die interessenbetonte Verkehrspolitik durch eine auf das Wohl des Ganzen gerichtete Betrachtungsweise zu ersetzen. Dieses Ziel sucht auch die eidgenössische Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption zu erreichen, die ihre Arbeiten zusammen mit einem Arbeitsausschuss nun aufgenommen hat und intensiv vorantreibt. In der gleichen Richtung gehen die regionalen Planungsgruppen für den Verkehr, wie sie namentlich in den grossen Agglomerationen gebildet wurden und in denen neben den Behörden auch die Bundesbahnen mitwirken.

Die Geschäftsführung der Bundesbahnen ist in den letzten Jahren nicht einfacher geworden. Gewaltige Probleme harren der Lösung. Der Verwaltungsrat dankt den Mitgliedern der Geschäftsleitung für den Einsatz ihrer ganzen Persönlichkeit im Dienste des Unternehmens. Er dankt aber auch dem gesamten Personal, das unter erschwerenden Umständen Vorbildliches geleistet hat. Sein Dank gilt schliesslich auch den Kunden, Reiseorganisationen und Spediteuren, die immer wieder das Verständnis eines echten Partners an den Tag legten.

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 1971 werden genehmigt.

2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1971 wird genehmigt.

3. Der nach Abzug des Aktivsaldos des Vorjahres verbleibende Fehlbetrag von 49383127 Franken wird aus der gesetzlichen Reserve gedeckt.

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

Bern, den 27. April 1972

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident: (Dr. h.c. R. Meier)

Der Sekretär: (Dr. J. Britt)