

# **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1973**

Autor(en): **Meier, R. / Britt, J.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1973)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675948>

## **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.

## Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1973

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,  
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1973 zu unterbreiten.

Im Reiseverkehr wurden 223,9 Mio Reisende oder praktisch gleich viel wie im Vorjahr (Abnahme 0,2%) befördert. Einem Frequenzrückgang bei den Streckenabonnements für tägliche Fahrten steht eine Zunahme bei den übrigen Verkehrsarten, besonders im Einzelreiseverkehr der Monate November und Dezember im Zusammenhang mit den autofreien Sonntagen, gegenüber. Als Folge dieser Verlagerung erhöhten sich die Personenkilometer um 1,2%. Diese Verlagerung auf längere und höher tarifierte Reisen bewirkte trotz eines Rückgangs des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge um 9,4% eine starke Verbesserung der Erträge aus dem gesamten Reiseverkehr; die Einnahmen erhöhten sich um 4,8% auf 756,4 Mio Franken. Damit wurde im Reiseverkehr der budgetierte Ertrag erreicht, obschon die erwarteten Mehreinnahmen von 14 Mio Franken aus der auf den 1. November 1973 geplanten, aus konjunkturpolitischen Gründen aber auf den 1. Februar 1974 verschobenen Tarifierhöhung im Jahre 1973 wegfielen.

Im Güterverkehr wurde mit 47,6 Mio Tonnen eine neue Höchstmenge transportiert, wobei sich die Zuwachsrate von 1,5% des Vorjahres auf 3,4% erhöhte. Der Aussenhandels- und Binnenverkehr stieg um 3,9% auf 35,9 Mio Tonnen und der internationale Transitverkehr um 1,9% auf 11,4 Mio Tonnen. Charakteristisch für die Verkehrsentwicklung im Berichtsjahr waren im Binnenverkehr die stagnierenden Baumaterialtransporte sowie die fortgesetzte Rückbildung des Stückgutverkehrs. Trotz der andauernden Kapazitätsschwierigkeiten auf dem Netz der italienischen Bahnen war es möglich, den Transitverkehr der Richtung Nord-Süd zu steigern, während der Verkehr Süd-Nord als Folge der ungünstigen wirtschaftlichen Entwicklung in Italien zurückging. Die insgesamt geleisteten Tonnenkilometer stiegen gegenüber dem letzten Jahr um 6,5%. Das Total der Frachteinnahmen erhöhte sich dank der grösseren Transportmengen und der anfangs 1973 durchgeführten Tarifanpassung um 9,8% auf 1258,1 Mio Franken.

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem letzten Jahr um 176,1 Mio Franken oder 7,9% zu und erreichte 2400,8 Mio Franken. Wesentlich stärker stieg jedoch der Gesamtaufwand, nämlich um 251 Mio oder 11,2% auf 2493,4 Mio Franken.

Vom Mehraufwand entfallen allein 213,5 Mio oder über vier Fünftel auf die Personalkosten, 16,8 Mio auf die Abschreibungen vom Anlagevermögen und 26,7 Mio auf die Kapitalkosten, während beim Sachaufwand ein geringer Rückgang von 6 Mio Franken zu verzeichnen ist. Der starke Anstieg des Personalaufwandes ist vor allem dem Teuerungsausgleich, daneben aber auch den Auswirkungen der auf den 1. Januar 1973 in Kraft getretenen neuen Ämterklassifikation und der Revision der Zulassungs- und Beförderungsbestimmungen zuzuschreiben. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 92,6 Mio Franken ab gegenüber 17,7 Mio Franken im vorausgegangenen Berichtsjahr.

Veranschlagt war für 1973 ein Fehlbetrag von 96,9 Mio Franken. Hervorzuheben ist dabei, dass trotz einer höheren Teuerung und des Ausfalls der erwähnten Tariferhöhung im Personenverkehr der Fehlbetrag um 4,3 Mio Franken niedriger ausgefallen ist als budgetiert. Hätte diese Tariferhöhung planmässig durchgeführt werden können, würde sich der Fehlbetrag auf weniger als 80 Mio Franken belaufen.

Das Defizit des Berichtsjahres kann nur zum Teil durch die gesetzliche Reserve, die noch einen Bestand von 32,2 Mio Franken aufweist, ausgeglichen werden. Über die Deckung der restlichen 60,4 Mio Franken hat, gemäss Art. 16 Abs. 2 des SBB-Gesetzes, die Bundesversammlung zu beschliessen, wobei der Vortrag des Fehlbetrages auf neue Rechnung ausgeschlossen ist.

Die Hauptursache der angespannten Finanzlage der Bundesbahnen liegt in der ausserordentlich starken Kostensteigerung. Diese ist vor allem eine Folge der herrschenden Teuerung, die sich auf allen Gebieten (Personal, Beschaffung, Dritteleistungen) bemerkbar macht. Dabei liegt die von der Lohnseite her anfallende Verteuerung der Produktionskosten – bei einem praktisch stabilen Personalbestand – weiterhin wesentlich über der allgemeinen Teuerung. Dieses überproportionale Anwachsen wiegt bei den Bundesbahnen um so schwerer, als der Anteil der Personalkosten am Gesamtaufwand annähernd zwei Drittel erreicht. Auch im Bereich der Beschaffung wird die Teuerung von den Lieferanten laufend und vollumfänglich überwältigt.

Trotz der genannten, sich in einer fühlbaren realen Erhöhung der Bezüge auswirkenden Ämterklassifikation und der Revision der Zulassungs- und Beförderungsbestimmungen stösst die Rekrutierung des notwendigen Personals nach wie vor auf Schwierigkeiten. Dies gilt vor allem für jene Personalkategorien, die eine unregelmässige Arbeitszeit, den Einsatz bei Tag und Nacht und in Wind und Wetter in Kauf nehmen müssen. Nicht zuletzt dank vermehrter Beschäftigung von weiblichen Arbeitskräften hat sich jedoch die Lage beim Büropersonal des Stationsdienstes verbessert. Dagegen ist beim Zugspersonal noch keine Entspannung eingetreten. Sehr stark macht sich immer noch der Mangel an Arbeiterpersonal vor allem in den grossen Zentren fühlbar. Die Hoffnung, dass die Einführung der automatischen Kupplung beim besonders schwierig zu rekrutierenden Rangierpersonal bald die dringend notwendige Bedarfsherabsetzung bringen würde, hat insofern einen Dämpfer erhalten, als das Datum für deren gesamteuropäische Einführung immer wieder hinausgeschoben wird, neuerdings auf das Jahr 1985.

Bei dieser Arbeitsmarktlage kann es nicht überraschen, dass oft Personal eingestellt werden muss, das noch einer zusätzlichen Ausbildung bedarf. Ferner ruft die immer grössere Technisierung nach Möglichkeiten systematischer Spezialausbildung für viele Personalkategorien. Diese vielfältigen Aufgaben sollen in einem neu zu schaffenden Ausbildungszentrum der SBB gelöst werden. Aus über dreissig Angeboten konnte in den Gemeinden Murten und Muntelier das dazu benötigte Gelände erworben werden. Für die Projektierung ist die Durchführung eines öffentlichen, zweistufigen Architekturwettbewerbes nach einem noch zu bereinigenden Roh-Raumprogramm vorgesehen. Es handelt sich um eine Gesamtplanung, deren Ausführung in Etappen erfolgen kann.

Das Personal wird bei den SBB schon seit vielen Jahren über die Institution der Fachausschüsse zur Mitwirkung bei der Bearbeitung von Geschäften beigezogen, die bestimmte Mitarbeitergruppen direkt interessieren. Als Neuerung wird jetzt im Rahmen der Formulierung der Unternehmungspolitik insofern ein erweiterter Weg beschritten, als unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion Informationstagungen mit den Fachausschüssen, den Gewerkschaften und den anderen Personalverbänden durchgeführt wurden. Die Teilnehmer erhielten eine Grunddokumentation und wurden zur Stellungnahme bis Ostern 1974 eingeladen. Auch die Kader der Unternehmung wurden persönlich mit der gleichen Dokumentation bedient und zur Mitarbeit eingeladen. Damit ist die wichtige Phase der Mitwirkung des Personals aller Stufen an der Erarbeitung einer Charta für die künftige Unternehmungspolitik der SBB eingeleitet.

Die in Verbindung mit dem Betriebswissenschaftlichen Institut der ETH in Zürich vorgenommene Überprüfung der Organisationsstruktur der SBB führte in einer ersten Etappe zu einer teilweise neuen Aufgabenzuteilung der Departemente, die auch entsprechende neue Bezeichnungen erhielten. Die Bereiche «Produktion» (Betriebsabteilung) und «Verkauf» (Kommerzieller Dienst Perso-

nenverkehr und Kommerzieller Dienst Güterverkehr) wurden im Interesse einer laufenden engen Zusammenarbeit dem gleichen Departement unterstellt (neue Bezeichnung: Departement «Verkehr»). Die technischen Dienste und neu auch die Materialverwaltung wurden im Departement «Technik» zusammengefasst, während die Rechtsabteilung nun dem Departement «Finanzen und Personal» angehört. Ferner wurde zur Entlastung des Präsidenten und der Departementschefs die Bildung eines der Generaldirektion zu unterstellenden Zentralen Unternehmungsstabes beschlossen, der sich hauptsächlich auf die heute im Generalsekretariat und in der Abteilung Organisation und Informatik vorhandenen Arbeitskräfte stützen wird. Die Ausgestaltung dieses Zentralen Unternehmungsstabes im einzelnen wird in Verbindung mit dem Betriebswissenschaftlichen Institut der ETH zur Zeit geprüft.

Ein schwer zu lösendes Problem bilden die betrieblichen Mängel im internationalen Güterverkehr, die zu schweren Stockungen des Güterausstausches zwischen Nord- und Südeuropa geführt haben. Die Notlage ist fast zum Dauerzustand geworden. Besprechungen auf höchster Ebene führten zur Schaffung eines gemeinsamen Operationszentrums aller benachbarten Bahnverwaltungen, das die Aufgabe hat, die tägliche Abwicklung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs nach und von Italien zu koordinieren und zu lenken. Ausserdem haben die Italienischen Staatsbahnen mittel- und langfristig eine ganze Reihe grosser Investitionspläne zur Entlastung der Mailänder Bahnhöfe und zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Rangieranlagen und Strecken in Norditalien ausgearbeitet.

Im eigenen Land bestehen ebenfalls dringende Ausbaubedürfnisse. Der Verwaltungsrat unterbreitete dem Bundesrat am 4. Dezember 1973 eine Eingabe über die Investitions- und Finanzplanung 1974–1980. Sie ist auf die wirtschaftliche Tragbarkeit für die Unternehmung ausgerichtet, und es wird besonderer Anstrengungen bedürfen, die gesteckten Ziele zu erreichen. Gleichzeitig wird aber darauf hingewiesen, dass dieser unternehmerischen Haltung auch eine gesamtwirtschaftliche Betrachtungsweise aus verkehrspolitischer Sicht gegenübergestellt werden kann, nach der sich die Bahnen auf Transportleistungen vorzubereiten hätten, die wesentlich über der zu erwartenden Nachfrage liegen. Das setzt aber auch eine Finanzierung aus gesamtwirtschaftlicher Sicht voraus. Schon die Deckung des Kapitalbedarfes für 1974 ist noch keineswegs gesichert. Der durch neue Darlehen des Bundes zu deckende Nettokapitalbedarf der SBB beläuft sich auf 610 Mio Franken; im Budget sind 812 Mio Franken für Bauaufwendungen vorgesehen. Das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement weiss heute noch nicht, wie es diesen Finanzbedarf decken soll. Die Lage wird besonders für die Periode vor Jahresende mit dem grossen Mittelbedarf für die Teuerungszulagen, den 13. Monatslohn und die Zinszahlungen kritisch. Dieser Finanzengpass ist um so bedauerlicher, als der Ruf nach einem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in der Öffentlichkeit nicht zuletzt als Folge der Entwicklung beim Brennstoffsektor, der Raumplanung und des Umweltschutzes immer stärker wird. Die Beseitigung von Engpässen erfordert aber in der Regel eine längere Bauzeit; die früheren Beschränkungen wirken sich heute unheilvoll aus. Voraussetzung für den Ausbau ist aber auch eine langfristige Baufinanzierung, die mit der erwähnten Eingabe erneut angestrebt wird.

Die Bundesbahnen müssen, wie jedes andere Unternehmen auch, mit der Teuerung leben. Das bedingt eine laufende scharfe Kontrolle der Ausgaben, das erfordert aber vor allem auch eine Anpassung der Tarife in entsprechendem Ausmass und in kürzeren Zeitabständen, als die schweizerische Wirtschaft sich das bis anhin gewohnt war. Erfreulicherweise darf festgestellt werden, dass die Wirtschaftsorganisationen, die Verfrachter und die Reisekundschaft Verständnis für diese neue Lage an den Tag legen. Dafür sei ihnen der Dank des Verwaltungsrates und der Generaldirektion ausgesprochen.

Das Personal hatte seine Arbeit auch im Berichtsjahr vielfach unter erschwerenden Umständen auszuführen. Der Einsatz war in allen Sparten und Bereichen gross und vorbildlich. Auch ihm danken der Verwaltungsrat und die Generaldirektion für die Mitarbeit, die Treue zur Bahn und die Verbundenheit mit unserem Unternehmen.

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 1973 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1973 wird genehmigt.
3. Der Fehlbetrag von Fr. 92 648 359 wird teilweise aus der noch zur Verfügung stehenden gesetzlichen Reserve von Fr. 32 222 233 gedeckt; über die Deckung der verbleibenden Fr. 60 426 126 hat gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes die Bundesversammlung zu beschliessen.

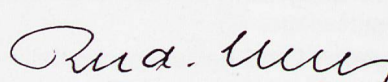
Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. April 1974

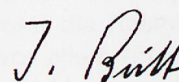
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Dr. h. c. R. Meier)



(Dr. J. Britt)