

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1974

Autor(en): **Meier, R. / Schärer, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1974)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675981>

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 1974

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1974 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1974* schliesst mit einem Fehlbetrag von 234 Mio Franken ab, dem höchsten Defizit der Bundesbahnen seit der im Jahre 1944 erfolgten Sanierung. Der Gesamtaufwand konnte nur zu 92% gedeckt werden. Während der Voranschlag einen Fehlbetrag von 105 Mio Franken vorsah, ist nun der effektive Fehlbetrag um 129 Mio Franken höher ausgefallen. Damit weicht das Rechnungsergebnis in einem noch nie dagewesenen Ausmass von den Budgetzahlen ab. Diese starke Verschlechterung ist auf eine Unterschreitung der Ertragserwartungen um 39 Mio Franken (1,5%) und auf eine Überschreitung des Aufwandes um 90 Mio Franken (3,4%) zurückzuführen. Aufwandsteigerungen gegenüber den Voranschlagszahlen waren in den letzten Jahren als Folge noch höherer Teuerungsraten regelmässig zu verzeichnen. Ungewohnt ist dagegen, dass der Ertrag unter den Budgetschätzungen liegt. Dies ist durch die rückläufige Verkehrsentwicklung – vor allem in der zweiten Jahreshälfte – zu erklären.

Im *Reiseverkehr* wurden 219,6 Mio Reisende oder 1,9% weniger als im Vorjahr befördert. Von der Abnahme betroffen war insbesondere der Einzelreiseverkehr, der sich um 4,2% abschwächte. Der in den vergangenen Jahren sich ständig zurückbildende Streckenabonnementsverkehr nahm um weitere 1,6% ab. Zugenommen haben dagegen der touristische Verkehr und der Geschäftsreiseverkehr (+19,7%). Trotzdem konnte eine Abnahme der Verkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometern, um 1,3% nicht verhindert werden. Der Verkehrsertrag nahm zwar zufolge der ursprünglich auf anfangs November 1973 vorgesehenen und dann auf Ihre Weisung hin erst auf den 1. Februar 1974 in Kraft gesetzten Tarifierhöhung um 66,3 Mio Franken (8,8%) auf 822,7 Mio Franken zu, unterschritt aber den Budgetbetrag um 7,3 Mio Franken (0,9%).

Wesentlich schlechter entwickelte sich der *Güterverkehr*. Das Transportvolumen liegt mit 46,2 Mio Tonnen um 3% tiefer als im Jahre 1973, und die Frachteinnahmen verminderten sich – trotz Erhöhung der Stückguttarife auf 1. Februar 1974 – um 2,4% auf 1227,5 Mio Franken. Damit wurde der Voranschlag um 75,5 Mio Franken oder 5,8% unterschritten. Verliep die Entwicklung im ersten Halbjahr noch zufriedenstellend, so erfolgte in der zweiten Jahreshälfte ein eigentlicher Verkehrseinbruch, indem ab August 1974 sowohl die Mengen- als auch die Ertragszahlen fühlbar unter die entsprechenden Vorjahreswerte sanken. Diese Erscheinung geht vor allem auf drei Ursachen zurück. Einmal führte die verschlechterte Wirtschaftslage zu einem allgemeinen Nachfragerückgang. Ferner machte sich eine steigende Konkurrenzierung der Bahn durch den ebenfalls unterbeschäftigten Lastwagen bemerkbar. Schliesslich bewirkte die Währungssituation mit der für den ausländischen Verfrachter entstehenden Verteuerung eine zunehmende Umfahrung der Schweiz im internationalen Verkehr.

Der *Gesamtertrag*, der neben dem Ertrag aus dem Reise- und Güterverkehr auch den übrigen Ertrag und die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen umfasst, konnte gegenüber dem Vorjahr um 126 Mio Franken oder 5,2% gesteigert werden und belief sich auf 2526,8 Mio Franken. Er vermochte allerdings der Zunahme des *Gesamtaufwandes* nicht zu folgen. Dieser erhöhte sich nämlich um 267,5 Mio Franken oder 10,7%. Davon entfällt mehr als die Hälfte auf den Personalaufwand (149,1 Mio Franken), was vorwiegend dem vollen Ausgleich der hohen Teuerung zuzuschreiben ist. In diesem Zusammenhang erinnert der Verwaltungsrat einmal mehr daran, dass die Löhne und Sozialleistungen, die annähernd zwei Drittel des Gesamtaufwandes ausmachen, einen Bereich darstellen, der dem Einfluss der Unternehmungsleitung praktisch entzogen ist. Als Folge der Rohstoffverknappung machte sich die Teuerung auch bei den Materialeinkäufen bemerkbar; der Sachaufwand erhöhte sich denn auch um 54,4 Mio Franken. Eine fühlbare Zunahme verzeichneten mit 64 Mio Franken sodann die Abschreibungen und Zinsen.

Über die *Deckung des Fehlbetrages* hat – nachdem die gesetzliche Reserve bereits 1973 aufgezehrt wurde – gemäss Art. 16 des Bundesbahngesetzes die Bundesversammlung zu beschliessen; dabei ist ein Vortrag auf neue Rechnung ausgeschlossen.

Das hohe Defizit hätte sich durch die Inkraftsetzung der Tariferhöhungen im Personen- und im Stückgutverkehr auf den ursprünglich vorgesehenen Termin sowie durch die seinerzeit geforderte höhere Abgeltung etwas reduzieren lassen, nämlich auf rund 200 Mio Franken. Die seit Jahren sehr labile Finanzlage der Unternehmung ist nun durch den überraschenden und nachhaltigen Konjunkturbruch plötzlich stark verschlechtert worden. So ist der während Jahren überlastete Betriebsapparat heute nicht mehr voll ausgelastet. An die Stelle zahlreicher Engpässe sind in gewissen Bereichen Überkapazitäten getreten, die einen sinnvollen Einsatz des Personals erschweren. Weil sich die *Kapazität* nur schrittweise und niemals vollständig an eine geringere Nachfrage anpassen lässt, sind Einsparungen entsprechenden Umfanges nicht zu realisieren. Darin kommt der in Zeiten rückläufiger Verkehrsentwicklung besonders nachteilige hohe Fixkostenanteil der Eisenbahn zum Ausdruck. Trotz des engen Bewegungsspielraumes haben Verwaltungsrat und Generaldirektion für das Jahr 1975 eine Reihe konkreter Sofortmassnahmen getroffen, mit dem Ziel, im Betriebsbudget Einsparungen in der Grössenordnung von 40–50 Mio Franken zu erreichen. Überdies werden sie bei der Freigabe von Krediten der Frage der Dringlichkeit und Wirtschaftlichkeit besondere Aufmerksamkeit schenken. Weitere Massnahmen befinden sich in Prüfung. Bezüglich der Tarif- und Investitionspolitik drängt sich eine Neubeurteilung auf.

In der *Tarifpolitik* bildete der Ausgleich der Teuerung über die Preise einen wesentlichen Bestandteil der auf die Wiedererlangung der Eigenwirtschaftlichkeit ausgerichteten langfristigen Unternehmungspolitik. In der heutigen, durch eine rückläufige Nachfrage und durch eine sehr harte Konkurrenz gekennzeichneten Situation besteht nun aber die reale Gefahr, dass weitere Tariferhöhungen kontraproduktiv wirken. Sie würden im gegenwärtigen Zeitpunkt dazu führen, den Verkehr noch stärker auf die überlasteten Strassen abzudrängen, was der Bahn Verkehrsverluste und entsprechende Mindererträge brächte. Auch ist die Aufnahmefähigkeit des Marktes für weitere Tariferhöhungen zur Zeit offensichtlich nicht mehr gegeben. Das Ziel einer flexiblen Tarifpolitik muss daher mindestens kurzfristig darin bestehen, eine Maximierung der Verkehrseinnahmen bei gleichzeitiger Beibehaltung des grösstmöglichen Transportvolumens zu erreichen.

Zufolge der veränderten Situation haben die SBB eine Zwischenüberprüfung der *Investitions- und Finanzplanung 1974–1980* durchgeführt, um sich über die Rückwirkungen auf Ertragslage, Investitionsprogramm, Fremdkapitalbedarf und Personalplanung Rechenschaft zu geben. Die Ergebnisse lassen erkennen, dass eine Reihe von Voraussetzungen für einen ausgeglichenen Haushalt der SBB in der nächsten Zeit nicht erfüllbar sein werden.

Die *Eigenwirtschaftlichkeit* bleibt aber nach wie vor eine wichtige Zielsetzung der Bundesbahnen. Um sie voll zu erreichen, werden auch die SBB gezwungen sein, auf an sich Wünschbares vermehrt zu verzichten und sich auf das Wesentliche zu beschränken. Vor allem werden nun aber die als richtig anerkannte Konzentration auf den wesensgerechten Verkehr und weitere *verkehrspolitische Massnahmen* unumgänglich und dringend. Dies sind allerdings Massnahmen welche die

SBB nicht allein treffen können, sondern die des Entscheides der politischen Instanzen bedürfen. Sind die einer Lösung harrenden grundlegenden verkehrspolitischen Probleme in den letzten Jahren durch die allgemein günstige Wirtschaftslage weitgehend überdeckt worden, so werden sie zufolge der im Berichtsjahr eingetretenen Rückbildung der Konjunktur nun wiederum drastisch offenbar. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der SBB geben der Erwartung Ausdruck, dass die unerfreuliche finanzielle Situation der SBB zum Anlass genommen wird, die unumgänglichen verkehrspolitischen Massnahmen rascher als bisher geplant in die Wege zu leiten.

Die Tatsache, dass der Verkehrsapparat der SBB gegenwärtig nicht voll ausgelastet ist und dass angesichts des hohen Fehlbetrages vermehrt Mittel von aussen aufgebracht werden müssen, könnte dazu verleiten, am langfristigen Investitionsprogramm wesentliche Kürzungen vorzunehmen. Zwar drängen sich heute gewisse Korrekturen und zeitliche Verschiebungen auf; weitere Abstriche an der planmässigen Abwicklung des *langfristigen Investitionsprogrammes* wären aber verhängnisvoll. Es gilt namentlich zu bedenken, dass auch ein verhältnismässig geringer neuer Verkehrsaufschwung das bis vor kurzem vorhandene Kapazitätsproblem wieder in aller Schärfe aufleben lassen wird. Folglich geht es darum, langfristig jene finanziellen Mittel bereitzustellen, die sowohl den Ausbau der Bahn im Hinblick auf den mit Sicherheit zu erwartenden Wiederanstieg des Verkehrs als auch die Förderung der Bahn, deren Bedeutung im Verkehrssystem der Zukunft – nicht zuletzt als energiesparendes Transportmittel – noch zunehmen wird.

Verwaltungsrat und Generaldirektion zählen auf das Verständnis der an einer *leistungsfähigen Eisenbahn* interessierten Kreise und danken all jenen, die auch im vergangenen Geschäftsjahr die Dienste der Bundesbahnen in Anspruch genommen haben. Besondere Verbundenheit sei gegenüber dem Personal ausgedrückt, das sich auch im Berichtsjahr tagtäglich für das reibungslose Funktionieren des grossen Räderwerkes eingesetzt hat. Verwaltungsrat und Generaldirektion sind überzeugt, dass auch auf seiten der Mitarbeiter Wille und Bereitschaft vorhanden sind, an der Lösung der sich in neuer und teils ungewohnter Weise stellenden Probleme konstruktiv mitzuarbeiten.

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 1974 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1974 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von Fr. 234 114 012 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 24. April 1975

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Der Sekretär:

(Dr. h. c. R. Meier)

(Dr. A. Schärer)

