

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1981)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1981

Autor: Grosjean, Carlos
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675949>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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 1981

Herr Bundespräsident,
Herren Bundesräte

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981 zu unterbreiten.

Die *Rechnung 1981* schliesst bei einem Ertrag von 2696,4 Mio Franken und einem Aufwand von 3456,8 Mio Franken mit einem Fehlbetrag von 760,4 Mio Franken ab. Der Aufwand liegt gegenüber dem Vorjahr um 187,8 Mio Franken (+ 5,7%) höher, so dass trotz einer weiteren Zunahme des Ertrages um 20,9 Mio Franken (+ 0,8%) eine Verschlechterung des Rechnungsergebnisses um 166,9 Mio Franken ausgewiesen werden muss. Dementsprechend sinkt auch die Deckung des Aufwandes durch den Ertrag von 82% auf 78%.

Der im Voranschlag ausgewiesene Fehlbetrag von 654,3 Mio Franken wurde um 106,1 Mio Franken überschritten. Der Aufwand liegt um 51,5 Mio Franken (+ 1,5%) über, der Ertrag um 54,6 Mio Franken (- 2%) unter den Zahlen des Voranschlags. Mit rund 106 Mio Franken ist die Budgetüberschreitung beim Ergebnis im Berichtsjahr zufälligerweise gleich gross wie die 1980 dank sehr gutem Konjunkturverlauf erzielte Unterschreitung des damaligen Voranschlags.

Der *Reiseverkehr* brachte erneut eine Zunahme der Zahl der beförderten Personen; sie stieg gegenüber 1980 um 0,9% auf 218,2 Mio Reisende. Mit wenigen Ausnahmen ist bei allen Sparten des Personenverkehrs eine Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen. Im Gegensatz zur Zahl der beförderten Personen sank die Verkehrsleistung leicht um 0,9% auf 9100 Mio Personenkilometer. Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge am Gotthard wurde im Herbst 1980 eingestellt, was sich 1981 im Jahresvergleich erstmals voll ausgewirkt hat.

Der Ertrag aus dem Reiseverkehr nahm gegenüber dem Vorjahr um 24,1 Mio Franken oder 2,6% auf 966,6 Mio Franken zu. Der Voranschlag wurde um 21,6 Mio Franken oder 2,3% übertroffen. Der Ertragszuwachs resultiert vor allem aus dem Personenverkehr, wo sich die Tarifierhöhung von Ende Oktober 1980 erstmals für das ganze Jahr auswirkte und 35,7 Mio Franken oder 3,9% mehr erwirtschaftet wurden als im Vorjahr. Auch beim Gepäckverkehr ist eine Zunahme zu verzeichnen (+ 0,7 Mio Franken oder 4,8%). Dagegen hat der Wegfall des Transports begleiteter Motorfahrzeuge durch den Gotthard einen Ertragsausfall von 12,3 Mio Franken oder 73,7% zur Folge.

Im *Güterverkehr* blieb das Transportvolumen erstmals seit 1975 wieder hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die abgeschwächte Konjunktur in den Nachbarländern führte zu einer Verringerung des internationalen Güteraustausches und damit auch zu einem Rückgang der durch die SBB beförderten Gütermengen. Beim Wagenladungsverkehr weist einzig der Binnenverkehr eine Zunahme auf (+ 1,3%). In den übrigen Verkehrssparten (Import-, Export- und Transitverkehr) mussten Rückschläge zwischen 0,7 und 5,7% in Kauf genommen werden. Auch im kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) wurde mit 3,75 Mio Tonnen das

Vorjahresergebnis knapp verfehlt (– 1,3%). Bei diesem Vergleich gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass im Mai 1981 der Kurzstrecken-Huckepack Altdorf–Cadenazzo aufgehoben wurde. Bei Ausklammerung dieses Verkehrs ergibt sich eine Zunahme um 5,6%. Im Stückgutverkehr konnte das Transportvolumen knapp gehalten werden. Insgesamt musste im Güterverkehr ein Rückgang um 1 Mio Tonnen oder 2,2% auf 45,26 Mio Tonnen hingenommen werden.

Die Erträge aus dem Güterverkehr gingen gegenüber dem Vorjahr um 22,7 Mio Franken auf 1106,2 Mio Franken zurück, wobei der Rückgang mit 2,0% leicht schwächer ist als bei den Verkehrsmengen (– 2,2%). Der Voranschlag wurde um 103,8 Mio Franken oder 8,6% unterschritten. Im Wagenladungsverkehr liegen die Einbussen gegenüber dem Vorjahr bei 28,6 Mio Franken oder 3,4%. Neben den gesunkenen Transportmengen hat der steigende Kurs des Schweizerfrankens zu dieser negativen Entwicklung beigetragen. Dank einer Tarifierhöhung stiegen dagegen die Erträge im Stückgutverkehr um 7,4 Mio Franken (3,8%).

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 steigenden Kursgewinnen aus dem internationalen Bahnabrechnungsverkehr sowie erhöhten Pacht- und Mieteinnahmen um 19,5 Mio Franken (5,8%) auf 354,6 Mio Franken an.

Die *Abgeltung* des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen verblieb mit 269 Mio Franken auf dem Stand des Vorjahres.

Die *Verbesserung des Gesamtertrages* um 20,9 Mio Franken oder 0,8% auf 2696,4 Mio Franken ist vor allem auf den übrigen Ertrag zurückzuführen. Der Verkehrsertrag blieb praktisch ausgeglichen, da der Mehrertrag im Reiseverkehr (+ 24,1 Mio Franken) weitgehend durch den Minderertrag im Güterverkehr (– 22,7 Mio Franken) kompensiert wurde.

Die unternehmerischen Massnahmen zur Kostensenkung konnten zwar nicht verhindern, dass der *Gesamtaufwand* weiterhin anstieg, doch gelang es, die Zunahme mit 187,8 Mio Franken oder 5,7% unter der durchschnittlichen Teuerung des Berichtsjahres zu halten. An der Aufwandssteigerung sind der Personalaufwand zu 72%, der Sachaufwand zu 9% und die Abschreibungen und die Kapitalkosten zusammen zu 19% beteiligt. Die Erhöhung des Personalaufwandes um 135,1 Mio Franken ist hauptsächlich teuerungsbedingt. Auf die Zunahme des Personalbestandes um 424 Mitarbeiter, wovon 60% Lehrlinge, entfallen 9,5 Mio Franken. Neben der Erhöhung des Bestandes an Lehrlingen zur Nachwuchssicherung war die Einstellung weiterer Mitarbeiter notwendig, um die mit der Einführung des Taktfahrplans geplanten Angebotsverbesserungen zu erbringen und die Auswirkungen der zweiten Etappe der neuen Ferienregelung auszugleichen. Beim Sachaufwand entwickelten sich die einzelnen Positionen unterschiedlich; die stärkste Zunahme entfällt auf den Unterhalt. Die Abschreibungen vom Anlagevermögen und die Kapitalkosten nahmen im Verhältnis zu den gestiegenen Anlagewerten zu. Der veranschlagte Aufwand wurde gesamthaft um 51,5 Mio Franken oder 1,5% überschritten.

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

* * *

Nach der parlamentarischen Verabschiedung des Leistungsauftrages 1982 an die Schweizerischen Bundesbahnen ergibt sich im Personen- und Güterverkehr aufgrund der Transportkostenrechnung 1980 die folgende Lage:

Im Personenfernverkehr, einschliesslich Gepäckverkehr, ist die geforderte volle Kostendeckung erreicht; dies gilt auch für den Regionalverkehr, wenn die Abgeltung für diese gemeinwirt-

schaftliche Leistung berücksichtigt wird. Das betriebswirtschaftliche Ziel im Personenverkehr ist daher die Aufrechterhaltung und Festigung dieses Standes. Im Fernverkehr ist die volle Kostendeckung auch im Taktfahrplan für dauernd sicherzustellen. Durch kundenfreundliche und rationellste Leistungserbringung auch im Regionalverkehr soll die notwendige Abgeltung möglichst begrenzt werden.

Problematisch ist die Lage im Güterverkehr. Der Wagenladungsverkehr wies 1980 einen Fehlbetrag von 218 Mio Fr. und einen Kostendeckungsgrad von 78% auf. Für 1981 werden diese Zahlen wegen der bei stagnierenden Erträgen gestiegenen Kosten noch ungünstiger. Von der Forderung des Leistungsauftrages, im Wagenladungsverkehr nach Möglichkeit bis 1986 wieder volle Kostendeckung zu erreichen, sind die SBB somit noch weit entfernt.

Dabei ist daran zu erinnern, dass der Wagenladungsverkehr bis 1974 seine Kosten deckte und regelmässig namhafte Überschüsse zum Ausgleich nicht kostendeckender Verkehre abwarf. Der unmittelbare Anlass für das 1975 erfolgte Abgleiten in die roten Zahlen war die Rezession. Wirtschaftstätigkeit und Transportvolumen haben sich seither wieder erholt. Die Fehlbeträge sind aber geblieben.

Gewichtigster Grund für diese unerfreuliche Lage sind die strukturellen Veränderungen im Verkehrssystem. Der Bau von Autobahnen in der Schweiz und im Ausland erhöht laufend die Produktivität des Strassengüterverkehrs und steigert seine Konkurrenzfähigkeit sowohl im schweizerischen wie auch im internationalen Verkehr.

Damit werden im Strassenverkehr dank niedrigeren Kosten allgemein günstigere Frachten und Einbrüche in den Langstreckenverkehr ermöglicht, der bisher vor allem eine Domäne der Bahnen war. Der tarifarische Spielraum der Bahnen wird eingeengt und eine bleibende Verschlechterung der Ertragskraft, besonders im Wagenladungsverkehr, bewirkt. Der gewaltige Ausbau der Strasseninfrastruktur ist auch mitverantwortlich für die ausserordentliche Zunahme der Lastwagen. Ihre Anzahl hat sich allein seit 1970 um 60% erhöht. Der damit innerhalb des Strassentransportgewerbes verstärkte Konkurrenzdruck wirkt sich auch auf die Bahnen aus.

Die günstige Wettbewerbslage des Lastwagens wird noch weiter gefördert durch die gemäss Strassenrechnung (Kategorienrechnung) nur teilweise Belastung mit den anteiligen Strassenkosten (Eigenwirtschaftlichkeitsgrad 1979 53,8%) sowie durch gesetzlich ermöglichte höhere Arbeitszeiten und die verbreitete Missachtung der gesetzlichen Vorschriften über Arbeitszeit, Höchstgewichte und Höchstgeschwindigkeiten.

Neben diesen strukturellen und wettbewerbsverzerrenden Gründen wirken sich auch die Währungsverhältnisse auf die Erträge des Wagenladungsverkehrs aus. Während des Jahres 1981 ist der Kurs des Schweizerfrankens gegenüber den Währungen der Nachbarländer wiederum markant gestiegen, so gegenüber der DM um 11%, der Lira um 20% und dem FFrs um 18%. Wird der Transportpreis in ausländischer Währung entrichtet, so verringern sich die Einnahmen in Schweizerfranken automatisch entsprechend. Ist der Preis für die Schweizerstrecke in unserer Währung vereinbart, so verteuert sich für den ausländischen Frachtzahler unser Beförderungspreis nach Massgabe der Kurssteigerung. Die Fracht muss zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit abgesenkt werden. So ist ein grosser Teil der Frachterhöhungen, welche die SBB in letzter Zeit mit ihren Kunden im internationalen Verkehr ausgehandelt haben, durch die Kursentwicklung ganz oder teilweise neutralisiert worden. Von diesen Währungsverhältnissen betroffen sind im Güterverkehr jährliche Einnahmen von rund 500 Mio Fr. Währungsbedingte Mindereinnahmen von 5% belasten somit die SBB mit 25 Mio, solche von 10% mit 50 Mio Fr. pro Jahr. Diese Entwicklung hinterlässt in der Rechnung 1981 deutliche Spuren. Sie werden sich 1982 noch vertiefen.

Negativ beeinflusst wird der internationale Wagenladungsverkehr, besonders im Transit, auch durch die ungünstige konjunkturelle Lage in Westeuropa.

Nicht verschwiegen werden darf auch, dass die besonders im internationalen Nord-Süd-Verkehr oft ungenügende Leistungsfähigkeit der Bahnen ihre Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt und zu einem Abbröckeln ihrer Verkehrssubstanz führt.

Die heutige Lage im Wagenladungsverkehr ist somit auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Der Hauptgrund für die zwischen Schiene und Strasse völlig veränderten Konkurrenzverhältnisse liegt aber eindeutig bei den grundlegenden Umgestaltungen im Verkehrssystem. Sie sind die wichtigste Ursache dafür, dass die mittleren Einnahmen je Tonne im Wagenladungsverkehr von 1973 bis 1981 von Fr. 21.30 auf Fr. 18.75 oder um 12% abgesunken sind, und das trotz einer seitherigen Teuerung von 40%. Mit dem Frachtniveau von 1973 hätten die SBB 1981 rund 100 Mio Fr. Mehreinnahmen erzielt und wären damit dem Ziel der Kostendeckung einen wesentlichen Schritt näher.

Die im Leistungsauftrag verlangte Wiedererreichung der Kostendeckung im Wagenladungsverkehr stellt unter solchen Umständen ausserordentliche Anforderungen an die Unternehmung. Verwaltungsrat und Generaldirektion sind indessen entschlossen, unter Ausschöpfung der ihnen nun verstärkt zuerkannten unternehmerischen Freiheit alle Massnahmen einzuleiten, um das vorgesehene Ziel bestmöglich zu erreichen. So wird derzeit die Angebotsstrategie im Wagenladungsverkehr, ausgehend von einer umfassenden Analyse der Umwelt und des Marktes sowie der eigenen Unternehmung, neu formuliert. Dabei wird auch die heutige Mengen- und Tarifpolitik nach Marktsegmenten überprüft mit dem Ziel, den Kostendeckungsgrad soweit wie möglich zu erhöhen. Das Ergebnis dieser umfassenden Arbeiten wird bis Ende 1982 vorliegen.

Grundlegend überdacht werden muss auch das Angebot im Stückgutverkehr. Ohne Einrechnung der noch gewährten Abgeltung von 175 Mio Fr. beträgt der Fehlbetrag hier 1980 285 Mio Fr., und der Kostendeckungsgrad liegt bei 39%. Die Lage gegenüber den Vorjahren hat sich trotz zahlreicher Rationalisierungs- und Preismassnahmen kaum verändert. Ziel ist, die Stückgutorganisation weiter so umzugestalten, dass

- der Schiene die Stückguttransporte gesichert bleiben, die mit den wirtschaftlich interessanten Wagenladungen eng verbunden sind und dass
- das Kosten-/Ertragsverhältnis verbessert und ein grösstmöglicher Deckungsbeitrag erwirtschaftet werden kann.

Das Ergebnis dieser Studien wird ebenfalls bis Ende 1982 vorliegen. Anschliessend sollen die erforderlichen Massnahmen zügig verwirklicht werden.

Die kombinierten Verkehre – Grosscontainer und Huckepack – sind entwicklungsfähige, auf eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse ausgerichtete Beförderungsmöglichkeiten im Güterverkehr. Die Zuwachsraten, insbesondere des Huckepackverkehrs, sind beachtlich. Gemessen am gesamten Güterverkehr der SBB nehmen sich die kombinierten Verkehre mit 9% der beförderten Tonnen (3,2% Huckepack, 5,2% Grosscontainer) heute allerdings noch bescheiden aus. Durch die nunmehr abgeschlossene Ausweitung der Tunnelprofile der Gotthardstrecke für Lastwagen-Eckhöhen von 3,70 m wird die Entwicklung des Huckepackverkehrs weiter begünstigt. Die Zahl der internationalen Verbindungen und der geführten Züge wird im Nord-Süd-Verkehr entsprechend den Marktbedürfnissen schrittweise erhöht. Die Wirtschaftlichkeit des Huckepackverkehrs ist indessen z.T. noch unbefriedigend. Die gemäss Leistungsauftrag für diesen neuartigen Verkehr gewährte Starthilfe trägt zur Überbrückung der wirtschaftlichen Anlaufschwierigkeiten bei. Ziel ist, diesen Verkehr so zu fördern, dass möglichst bald die Kostendeckung erreicht werden kann. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die am Markt erzielbaren Preise sich nach den gegenüber dem reinen Strassentransport erzielbaren Einsparungen bemessen. Eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse im In- und Ausland würde die Konkurrenzfähigkeit des Huckepackverkehrs und seine wirtschaftlichen Ergebnisse nachhaltig verbessern.

Zur Stärkung des Güterverkehrs und Verbesserung seiner wirtschaftlichen Ergebnisse tragen auch die im Gang befindliche Verstärkung des Marketings und die auf eine noch wirksamere und zielgerichtete Marktbearbeitung ausgerichtete Reorganisation der kommerziellen Dienste bei. Das vor der schrittweisen Einführung stehende neue Finanz- und Rechnungswesen bringt auch im Güterverkehr verbesserte Entscheidungsgrundlagen. Zudem wird sich auch hier die Verwirklichung des Aktionsprogrammes 1982/84 der SBB positiv auswirken.

Die mit dem neuen Wagenladungskonzept, einer weiter rationalisierten Stückgutorganisation und anderen Massnahmen erreichbaren Ergebnisverbesserungen werden sich Ende 1982 abschätzen lassen. Schon heute muss aber davon ausgegangen werden, dass diese unternehmerischen Massnahmen allein nicht ausreichen werden, um die vom Leistungsauftrag im Güterverkehr gesteckten Ziele zu erreichen. Hierzu ist die vollständige Verwirklichung der Empfehlungen der Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption (GVK) unerlässlich. Das gilt insbesondere für die von der Kommission in These 18 der zusammenfassenden Empfehlungen verlangte Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen Schiene und Strasse. Dabei geht es nach diesen Empfehlungen auf der Strassenseite insbesondere darum, dem Schwerverkehr die vollen Infrastrukturkosten gemäss Kategorienrechnung anzulasten, die gesetzlichen Regelungen der Arbeits- und Sozialvorschriften zu harmonisieren sowie die Einhaltung der Arbeits- und Überzeitevorschriften und der zulässigen Höchstgewichte im Strassengüterverkehr wirksamer zu kontrollieren. Die SBB haben im Rahmen ihrer mittelfristigen Unternehmungsplanung versucht, die Auswirkungen dieser wettbewerbsharmonisierenden Massnahmen auf ihre Ertragslage zu ermitteln. Nach vorsichtiger Schätzung kommen sie zum Schluss, dass eine jährliche Ergebnisverbesserung von 150–170 Mio Fr. netto im Wagenladungsverkehr aus Mehrverkehr und besseren Erträgen erreichbar wäre. Damit könnte ein wesentlicher Teil der Unterdeckung abgebaut werden. Zusammen mit den unternehmerischen Massnahmen würde die Kostendeckung hier wohl wieder in Reichweite rücken. Die vom Nationalrat beschlossene pauschale, stark reduzierte Schwerverkehrsabgabe würde dagegen die bestehende Wettbewerbsverzerrung nicht entscheidend korrigieren und hätte kaum Auswirkungen von Belang auf die Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Strasse, zumal der weitergehende Strassenausbau dem Lastwagen laufend neue Produktivitätsgewinne erlaubt.

Die GVK nennt als Wettbewerbsverzerrung auf Seite der Bahn die Defizitdeckung im Güterverkehr. Die SBB teilen die Auffassung, dass diese Unterstützung durch die öffentliche Hand schrittweise abzubauen ist. Die vorstehenden Ausführungen zeigen aber deutlich, dass die ersten Schritte beim Strassenverkehr unternommen werden müssen, um zu einer Wettbewerbsharmonisierung zu kommen.

Der Leistungsauftrag an die SBB ist eine Herausforderung an Unternehmungsleitung und Mitarbeiter, die auf der Linie der GVK liegt. Die SBB sind entschlossen, von der gemäss Leistungsauftrag noch auszubauenden unternehmerischen Freiheit voll Gebrauch zu machen und alle in ihrer Zuständigkeit liegenden Massnahmen zur Ergebnisverbesserung zu verwirklichen. Der Leistungsauftrag verpflichtet indessen nicht nur die SBB, sondern auch die politischen Behörden. Ohne ihren nachhaltigen Einsatz für eine ausgewogene Gesamtverkehrspolitik, die insbesondere auch eine GVK-konforme Wettbewerbsharmonisierung einschliesst, werden auch die unternehmerischen Bemühungen Stückwerk bleiben müssen.

Der Generaldirektion und den Kreisdirektoren sowie den Kadern und Mitarbeitern aller Stufen spricht der Verwaltungsrat Dank und Anerkennung aus für die geleistete Arbeit, den Einsatz und das Einstehen für die Belange des Unternehmens. Ebenso dankt der Verwaltungsrat den Behörden und der Öffentlichkeit für ihr Verständnis und ihre Unterstützung sowie den zahlreichen SBB-Kunden für ihre Bahntreue.

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

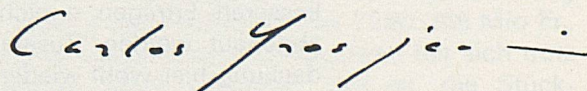
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1981 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrages von Fr. 760 414 938 erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

Bern, den 16. April 1982

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:



(Carlos Grosjean)