Bericht der Generaldirektion

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (1992)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-675989

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bericht der Generaldirektion

Im Geschäftsjahr 1992 haben sich die gravierenden strukturellen Probleme der SBB mit den Auswirkungen des konjunkturellen Einbruchs überlagert. Trotzdem konnte der Verkehrsertrag gehalten werden. Im Personenverkehr wurde der Ertrag, allerdings mit einer Tariferhöhung von durchschnittlich zehn Prozent, um 4,6 Prozent gesteigert. Im Güterverkehr wurde der Ertrag knapp gehalten. Einschneidende Massnahmen auf der Kostenseite konnten die Ertragsausfälle gegenüber dem Budget nicht wettmachen. Der Fehlbetrag beträgt 136 Millionen Franken.

Die Veränderung der wirtschaftlichen Situation traf auch die SBB hart. Noch vor kurzer Zeit war die Personalknappheit ein zentrales Thema. Nur dank überdurchschnittlichem Einsatz unseres Personals an allen Fronten konnten jährlich steigende Verkehrsmengen verarbeitet werden. Dieser Zustand hat sich radikal geändert. Anpassung des Personalbestandes an die veränderte Situation im Verkehr heisst nun die Devise. Mit 38 271 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen lag der durchschnittliche Personalbestand 1992 um 148 Einheiten unter dem Bestand 1991 und um 531 Einheiten unter dem Budget. Parallel zu der konjunkturbedingten Anpassung des Produktionsapparates laufen Optimierungsprogramme in vielen Bereichen. Stichworte wie Präsenz in der Fläche, neues Rangierkonzept, neues Konzept für Cargo-Domizil, ergebnisorientierte Führung der Bahnhöfe, Faktorkosten-Nutzen-Analyse der Verwaltung, Optimierung in den Hauptwerkstätten zeigen, dass intensiv und in der ganzen Breite an der Verbesserung der finanziellen Situation gearbeitet wird.

Dank eigener Anstrengungen, aber auch infolge der entspannteren Verkehrslage, konnte die Pünktlichkeit der Reisezüge nochmals verbessert werden. Zwei glücklicherweise noch glimpflich verlaufene Unfälle im S-Bahn-Bereich Zürich haben die Generaldirektion zu einer breiten Auslegeordnung und Neudefinition der Prioritäten im Bereiche der Sicherheit geführt.

Schaltjahr für Grossprojekte

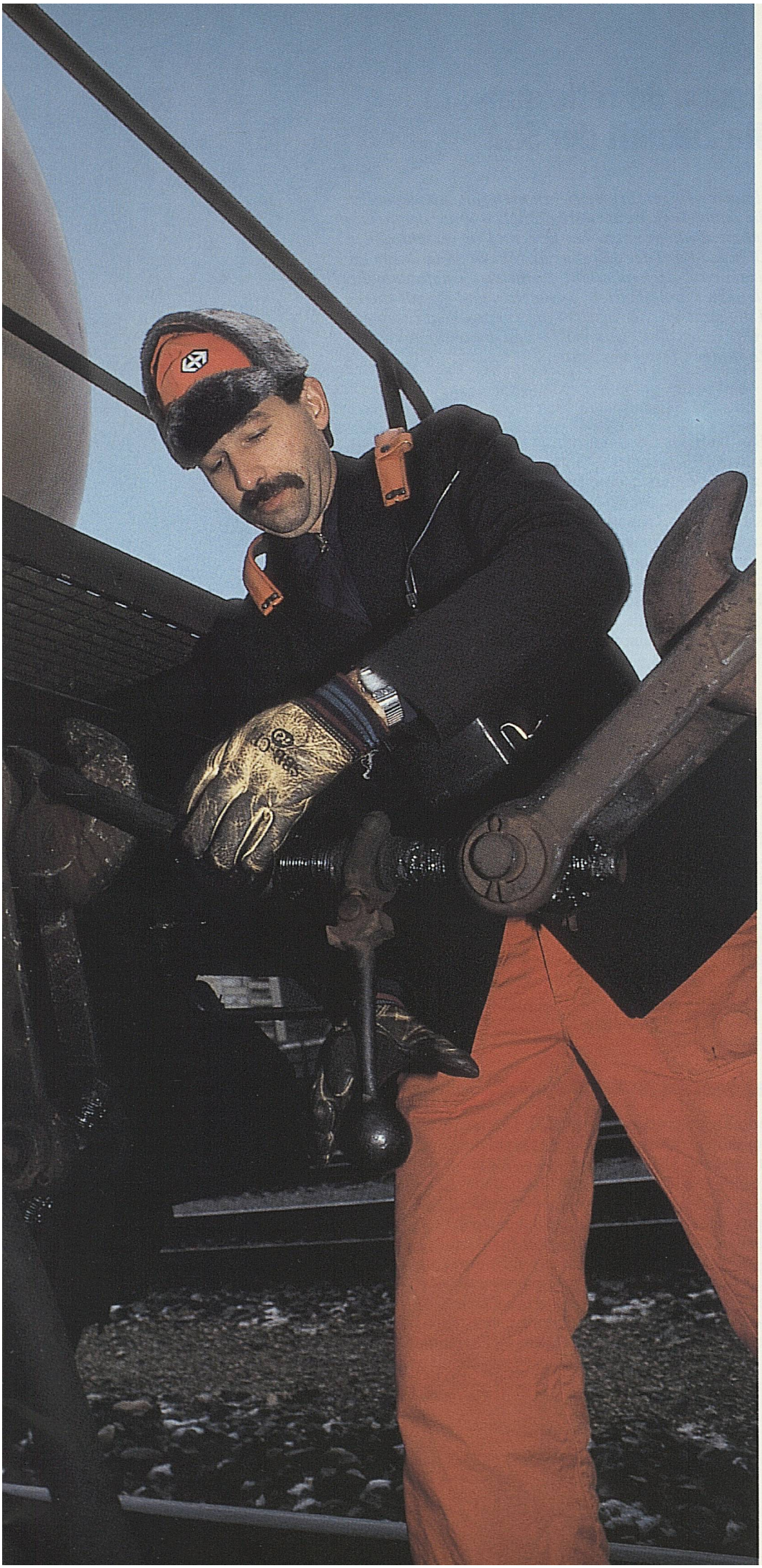
Das Jahr 1992 war für die grossen Zukunftsprojekte der Bahn ein Markstein. Die deutliche Zustimmung der Schweizer Bevölkerung zu den Neuen Alpentransversalen verpflichtet die SBB in hohem Masse. Sie haben die notwendigen Vorbereitungen getroffen, damit sie die Projektleitung für die Gotthard-Basislinie im Frühjahr 1993 mit einer leistungsfähigen und mit optimalen Kompetenzen ausgestatteten Projektorganisation übernehmen können.

Ausserordentlich intensiv waren im Berichtsjahr auch die Arbeiten an Bahn 2000. In aufwendigen Detailstudien wurde ein realistischer Gesamtüberblick nicht nur über die Bahn-2000-Projekte, sondern auch sämtliche direkt und indirekt davon ausgelösten weiteren Massnahmen erstellt. Parallel dazu wurden verschiedene alternative Angebots- und Betriebskonzepte modellmässig durchgerechnet. Dabei stellten sich immer mehr die Fragen nach der finanziellen Verkraftbarkeit des Gesamtpaketes und der Auswirkungen auf die Gesamtrentabilität der SBB als zentrale Punkte heraus. Das Gesamtprojekt hat insbesondere als Folge des zwischen 1985 und 1991 ausserordentlich starken Verkehrswachstums (+ 32 Prozent im Personenverkehr, + 20 Prozent im Güterverkehr) die ursprüngliche Planungsbasis zum Teil verloren. Anfangs 1993 hat der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements die SBB beauftragt, zu prüfen, inwieweit ein Kernprojekt auf der Basis von Projekten für insgesamt 5,4 Milliarden Franken (Preisstand 1985) realisiert und welche Objekte allenfalls erst in einer zweiten Etappe verwirklicht werden könnten.

Weichen in die Zukunft

Höchste Priorität hatte im Jahre 1992 aber auch die grundsätzliche Auseinandersetzung über die Zukunft der SBB. Die Generaldirektion war in der «Groupe de réflexion» vertreten, und verschiedene Stellen der SBB haben wichtige Grundlagenarbeiten für den mit Spannung erwarteten Bericht der Gruppe geliefert. Die Generaldirektion der SBB ist glücklich, dass mit dem vorliegenden Zwischenbericht der «Groupe de réflexion» die Grundlagen in der ganzen Breite vorliegen, welche den politischen Behörden ermöglichen sollten, die dringend erforderlichen Entscheide über die Zukunft der SBB zu fällen.

Die Generaldirektion unternimmt in der Zwischenzeit all das in ihrer Kompetenz Mögliche, um ihre Situation aus eigener Kraft zu verbessern. Sie hat sich dabei folgende oberste Ziele gesetzt:



1. Verbesserung der Qualität, Kundenorientierung und Produktivität;
2. Zukunftsprojekte mit Vernunft realisieren;
3. aktives Mitwirken an der Bahnreform;
4. Erhalten der guten Substanz der SBB

Das gewaltige Räderwerk der SBB funktioniert zuverlässig 24 Stunden pro Tag, Samstag und Sonntag, ohne Pause, dank dem Einsatz von tausenden von motivierten Eisenbahnern und Eisenbahnerinnen. Bei all den berechtigten Klagen über die hohe und wachsende finanzielle Belastung des Bundes durch die SBB darf dabei nicht vergessen werden, dass der tägliche Transport von hunderttausenden von Passagieren und Tonnen eine für die ganze Volkswirtschaft der Schweiz unverzichtbare Leistung darstellt.

Die Generaldirektion dankt allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für ihren grossen Einsatz.

Die Wagen so aneinanderkuppeln, dass kein Ruck den Zug erschüttern und eine Trennung provozieren kann: Im kräfteheischenden Einsatz bei Wind und Wetter.