304, 2 Millionen Reisende und 59 Millionen Tonnen Güter haben die SBB 2001 transportiert [...]

Autor(en): **Lalive d'Epinay, Thierry / Weibel, Benedikt**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): **- (2001)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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

304,2

Millionen Reisende und 59 Millionen Tonnen Güter haben die SBB 2001 transportiert. Geprägt von gegenläufigen Entwicklungen in den Hauptmärkten, erzielten sie in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld ein gutes Gesamtresultat.

Die grossen Ereignisse des Jahres 2001 sind auch an den SBB nicht spurlos vorübergegangen. Direkt betroffen waren sie insbesondere durch den Unfall im Gotthard-Strassentunnel. Mit umgehend bereitgestellten Ersatzangeboten für den Transport von Personenwagen und einer rollenden Landstrasse von der Innerschweiz in das Tessin haben die SBB Flexibilität bewiesen und einen massgebenden Beitrag zur Bewältigung dieser Krise geleistet.

Ökonomisch war das Jahr durch gegenläufige Entwicklungen in den beiden Hauptmärkten geprägt. Der Personenverkehr profitierte von einer sehr regen Nachfrage. Die Anzahl beförderter Personen stieg mit der seit langen Jahren höchsten Zuwachsrate um 6 Prozent auf erstmals über 300 Millionen Reisende. Im Güterverkehr hingegen wirkte sich der in der zweiten Jahreshälfte durchschlagende Wirtschaftsumschwung voll aus. Nur dank einer guten ersten Jahreshälfte blieben die mengenmässigen Auswirkungen insgesamt noch bescheiden. Die ohnehin knappen Margen wurden durch zunehmenden Wettbewerb im Open Access zusätzlich gedrückt.

Die verschlechterte Wirtschaftslage im Güterverkehr, höhere Abschreibungen sowie tiefere Leistungen des Bundes für die Infrastruktur und reduzierte Abgeltungen für den regionalen Personalverkehr waren die hauptsächlichen Faktoren, die zu einem Rückgang des Betriebsergebnisses auf 245,7 Millionen Franken führten (Vorjahr 321,4). Der starke Anstieg des Konzernergebnisses auf 314,1 Millionen Franken ist bedingt durch den Verkauf eines Teils der Beteiligung an Sunrise und der Auflösung einer im Zusammenhang mit dem seinerzeit geplanten Joint Venture mit FS Cargo gebildeten Rückstellung.

Auch 2001 blieben die SBB von grösseren Unfällen verschont. Die starken Anstrengungen im Bereiche der Sicherheit führten zu einer neuerlichen Abnahme der Betriebsunfälle. Auch die Pünktlichkeit verbesserte sich, trotz eines «grossen» Fahrplanwechsels im Juni mit rund 4 Prozent mehr Zugskilometer im Personenverkehr. Bedauerlich ist hingegen der Rückgang der Kundenzufriedenheit im Personenverkehr. Die Ursache für diese Entwicklung ist das zunehmend knappe Sitzplatzangebot in den Spitzenzeiten, die Kehrseite der erfreulichen Zunahme der Nachfrage. Allerdings sind nach wie vor 81 Prozent Kunden vollumfänglich mit den Leistungen und dem Service der SBB zufrieden.

Erstmals seit 10 Jahren nahm der Personalbestand wieder zu. Der leichte Anstieg ist auf die Rekrutierung von Auszubildenden zurückzuführen. In manchen Bereichen war Personalknapp-

heit zu verzeichnen. Eine zum zweiten Mal durchgeführte Umfrage wies einen deutlichen Rückgang der Arbeitszufriedenheit und mit 52 Punkten einen ungenügenden Wert aus. Ganz offensichtlich wirkten sich die mit hohem Tempo unternehmensweit durchgeführten Reformen aus. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind sich bewusst, dass hier Handlungsbedarf besteht, weil die Herausforderungen der Zukunft ohne engagierte und zufriedene Mitarbeiter nicht bewältigt werden können. Dass der Weg zu mehr Markt für einen ehemaligen Regiebetrieb des Bundes nicht einfach ist, zeigte sich auch am Beispiel der Debatte um Kaderlöhne. Die bis heute anhaltende breite Diskussion über dieses Thema wurde am Beispiel der SBB lanciert. Mit unserem Bekenntnis zu Transparenz haben wir ein Zeichen gesetzt.

Das Tempo der Marktöffnung wird im Wesentlichen von der Bahnpolitik der EU bestimmt. Wenn auch noch vieles offen ist, so ist doch ein Trend zur «Europäisierung» unverkennbar. Allein der europäische Markt für Regional- und Agglomerationsverkehre ist gut 25 Milliarden Euro stark und soll nach dem Willen der EU-Kommission künftig mittels öffentlicher Ausschreibungen vergeben werden. Grund genug für grosse Konzerne, die Startlöcher für die Eroberung dieser Märkte zu graben. Mit dem Ziel, Erfahrungen in derartigen Ausschreibungsverfahren zu gewinnen, haben sich die SBB mit einem englischen Partner an einer Ausschreibung für Regionalverkehrsleistungen im Südwesten von London beteiligt. Nachdem die Spielregeln für diese Ausschreibung geändert wurden, haben sich die SBB aus dem Verfahren zurückgezogen.

Noch offensichtlicher ist die Internationalität beim Gütertransit. Wir konzentrieren uns neben dem Binnen-, Import- und Exportverkehr auf die Nord-Süd-Achsen durch unser Land. Zentraler Partner auf diesem Korridor sind nach wie vor die italienischen Ferrovie dello Stato (FS). Die Vision, mittels Fusion mit der FS Cargo zu den Grossen des europäischen Bahngüterverkehrs zu gehören, haben wir aufgegeben. Anstelle eines einzigen grossen Schritts haben die SBB mit vielen kleinen und oft gar kleinsten Schritten auf operativer Ebene Qualitätsfortschritte erreicht. Im Norden kooperieren wir auf kommerzieller und operativer Ebene mit der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK). In der Produktion bauen wir auf die intensive Zusammenarbeit mit DB Cargo.

Ebenso wichtig wie die Frage der Allianzen ist die Wettbewerbsfähigkeit. Wenn auch die ganz grossen strukturellen Veränderungen vorüber sind, so gilt es doch unablässig, die Effizienz aller Prozesse zu verbessern und dem Fortschritt der Technik anzupassen. In diesem Sinne wurde nach dem starken Produktivitätszuwachs in den ersten zwei Jahren der Aktiengesellschaft auch

im letzten Geschäftsjahr ein Fortschritt erzielt – und dies trotz des 2,3-prozentigen Verkehrsrückganges im Güterverkehr und der zusätzlichen Personalrekrutierungen. Seit 1998 beträgt der durchschnittliche jährliche Produktivitätszuwachs 7 Prozent.

Die SBB sind nicht nur eine grosse Dienstleistungsunternehmung, sondern eine Identität stiftende nationale Institution. Das persönliche Gesicht dieser Unternehmung sind Tausende von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken ihrem Personal für ihr unermüdliches Engagement zum Wohle unserer Kundinnen und Kunden.

Dr. Thierry Lalive d'Epinay
Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung