

# **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1987**

Autor(en): **Grosjean, Carlos**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1987)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675988>

## **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 1987**

Herr Bundespräsident, Frau Bundesrätin, Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987 zu unterbreiten.

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1987 der SBB schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 23,3 Millionen Franken ab. Trotz schwieriger Umstände – es sei insbesondere an den unwetterbedingten Streckenunterbruch am Gotthard erinnert – konnte im ersten Jahr des neuen Leistungsauftrages der Infrastrukturbeitrag voll erwirtschaftet und darüber hinaus ein Ertragsüberschuss erzielt werden. Dies ist erfreulich. Zwar unterschreiten die Erträge des Güterverkehrs die erwarteten Werte, doch liegt auch der Aufwand unter dem Voranschlag. Da die Abweichung beim Ertrag geringer als jene beim Aufwand ist, verbessert sich das Gesamtergebnis.

Im Personenverkehr wurden 257,6 Millionen Reisende befördert, ein Höchststand, der nur im Jahr der «Expo 1964» annähernd erreicht worden war (248 Mio). Es ist dies ein Erfolg der Angebotsverbesserungen und der mit Hilfe des Bundes eingeführten Tarifmassnahmen. Die verkauften Personenkilometer überstiegen zum ersten Mal die Zehnmilliarden-Grenze (+ 14,5%); die Erträge nahmen um 55,6 Millionen Franken (4,6%) zu und liegen 1,3 Millionen Franken über dem Voranschlag. Marktforschungen zeigten, dass dieses ausgezeichnete Ergebnis der Bahn einen Marktanteilgewinn von etwa 3,7% brachte.

Im Güterverkehr nahmen die Mengen um 1,5% ab, und die Erträge blieben 2,2% hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Veranschlagt waren Einnahmen von 1208 Millionen Franken oder 26,3 Millionen mehr als 1986. Verbesserungen wurden beim kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) sowie beim Cargo Domizil verzeichnet. Allgemein entwickelten sich die Erträge weniger günstig als die Mengen, was auf die angespannte Konkurrenzsituation zurückzuführen ist. In gewissen Bereichen mussten Preiszugeständnisse gemacht werden, um den Marktanteil halten zu können.

Die Bruttoaufwendungen der Investitionsrechnung belaufen sich auf 1177,5 Millionen Franken. Nach Abzug der Beiträge Dritter in der Höhe von 155,4 Millionen verbleiben 1022,1 Millionen Franken zu Lasten der Unternehmung. Damit wird der Voranschlag um 102,1 Millionen oder 8% unterschritten. Vom Gesamtbetrag entfallen 103,1 Millionen Franken auf das 1986 eingeleitete Umweltprogramm zur Attraktivitätssteigerung im Personenverkehr.

Für die SBB war 1986 das Jahr wichtiger politischer Entscheide; 1987 wurden wesentliche Schritte verwirklicht. So wurde auf den 1. Januar der zweite Leistungsauftrag in Kraft gesetzt, der die Führung vor neue Aufgaben stellt.

Fortan trägt der Bund die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur, wobei die SBB zur Zahlung eines Beitrages an diese Kosten verpflichtet sind. Der Unternehmung obliegt es, den gesamten Betrieb und das Rollmaterial zu finanzieren. Damit wollte das Parlament vergleichbare Bedingungen für Schiene und Strasse schaffen.

Der Leistungsauftrag ist anspruchsvoll und erheischt von der Führung der SBB grosse Anstrengungen. Mit der Festlegung des Beitrages an die Infrastrukturkosten verfügt der Bund über ein wirksames Mittel zur Beeinflussung der unternehmerischen Effizienz. Für 1987 wurde dieser Beitrag auf 211 Millionen Franken festgelegt. Dem Bund konnten indessen 218,5 Millionen abgeliefert werden, da die für die Teuerungszulage veranschlagten Mittel nicht voll ausgeschöpft werden mussten.

Der Bund beeinflusst die Unternehmungsführung nicht nur über den Infrastrukturbeitrag, sondern auch über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen

- beim regionalen Personen- und beim Huckepackverkehr sowie
- im Tarifbereich.

Die Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr und für den Huckepackverkehr werden aufgrund einer Transportplankostenrechnung jährlich zum voraus festgelegt und vom Bund übernommen. Es handelt sich um Entschädigungen für bestellte Leistungen, also um einen Bestandteil des Verkehrsertrages. Für 1987 beliefen sich die Abgeltungen auf 510 Millionen Franken.

Neben dem auf den Sommerfahrplan eingeführten Mehrangebot bewirkten auch die vom Bund auf den 1. Januar beschlossenen Tarifierleichterungen einen erfreulichen Mehrverkehr. Leider blieben die Erträge wegen der starken Verbilligungen deutlich hinter der Verkehrsentwicklung zurück. Für den Ausfall erhielten die SBB 1987 eine Entschädigung von 55,8 Millionen Franken, wovon 41,2 Millionen auf die Massnahmen im Personenverkehr und 14,6 Millionen auf jene im Güterverkehr entfallen.

Verwaltungsrat und Generaldirektion nahmen im vergangenen Dezember mit Genugtuung von der Annahme des Konzeptes Bahn 2000 durch das Schweizervolk Kenntnis. Sie betrachten dieses Resultat als Ausdruck des politischen Willens, den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr zu fördern. Die SBB sind entschlossen, zusammen mit ihren Partnern die Erwartungen baldmöglichst zu erfüllen. Die auf den Fahrplanwechsel vom 31. Mai verwirklichten Angebotsverbesserungen im Personenverkehr sind eine erste Etappe auf dem Wege zur Bahn 2000. Weitere Etappen werden nach Massgabe der Verwirklichung der hierfür notwendigen Infrastrukturausbauten folgen. Ein hoher Stellenwert kommt bei den künftigen Arbeiten dem umfassenden Einbezug des regionalen öffentlichen Verkehrs zu.

Bis Ende 1992 sollen der Personen- und Güterverkehrsmarkt der Europäischen Gemeinschaft liberalisiert und harmonisiert werden. Damit werden bessere Bedingungen für einen freien und intensivierten Warenaustausch angestrebt. Für die Bahnen bedeutet diese Liberalisierung eine Herausforderung, der sie sich im positiven Geiste stellen. Es ist allerdings nicht zu übersehen, dass gewisse Verfechter der europäischen Integration mehr daran interessiert scheinen, den Strassenverkehr zu fördern, als eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen unter den Verkehrsträgern ernsthaft anzustreben.

Die Liberalisierung des Verkehrsmarktes wird im Strassengüterverkehr unweigerlich zu einem Überangebot und zu einer noch schärferen Preiskonkurrenz führen. Für die Bahnen steigt das Risiko von Ertragseinbussen als Folge von Verkehrsverlusten oder Preisnachlässen. Die Staaten werden die finanziellen Konsequenzen zu spüren bekommen.

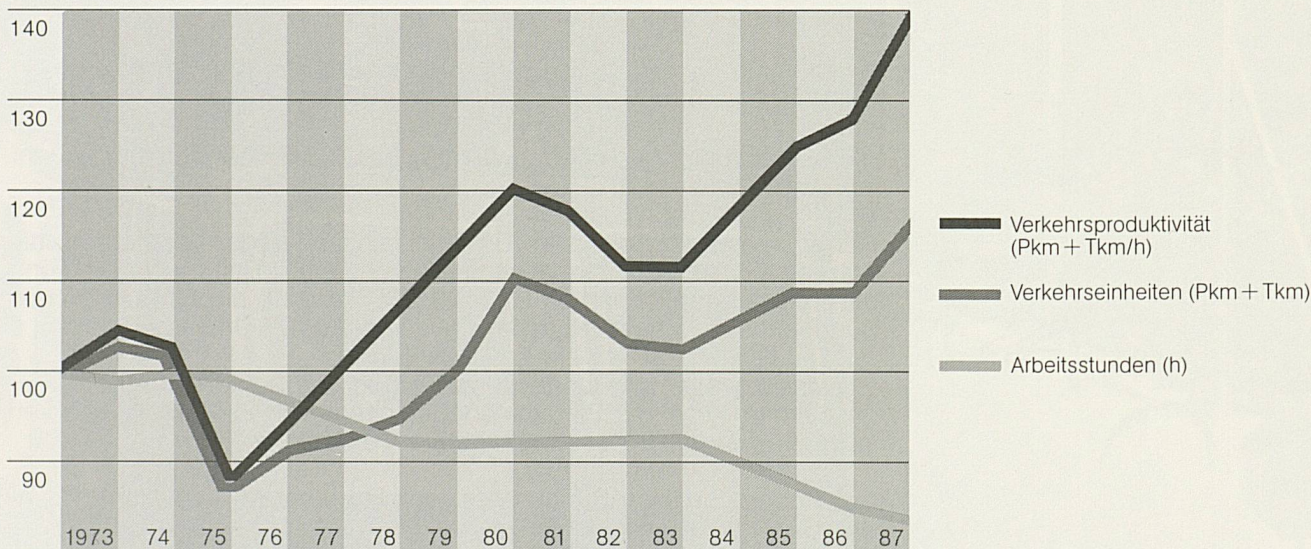
Die SBB bereiten sich zusammen mit ihren Partnerbahnen auf die Gegebenheiten des zukünftigen europäischen Binnenmarktes vor. Sie wirken aktiv an den im Rahmen der Union Internationale des Chemins de fer und ihrer Fachorgane laufenden Arbeiten mit.

Im Güterverkehr sind die Bahnen mit grundlegenden Umwälzungen konfrontiert: der sinkenden Nachfrage nach Rohstoffen, der Schrumpfung der europäischen Montanindustrie und der fortschreitenden Miniaturisierung der Produkte. Darüber hinaus steigen die qualitativen Anforderungen. So stellen für den Kunden kurze Beförderungszeiten und absolute Zuverlässigkeit immer wichtigere Faktoren dar. Die Bahnen müssen daher ihr gesamtes Angebot überdenken und neue Strategien entwickeln. Sie verfügen dabei über Stärken, die bei kreativer Umsetzung voll zum Tragen kommen können.

Im Personenverkehr zeugen die Schaffung der Intercity- und Eurocitynetze, der Einsatz moderner, bequemer und attraktiver Rollmaterials sowie die Modernisierung der Verkaufs- und Publikumsanlagen vom Willen, den nationalen und internationalen Verkehr zu fördern. Die gegenseitige Abhängigkeit dieser Angebote erheischt eine parallele und koordinierte Entwicklung.

## Entwicklung der Verkehrsproduktivität

Index 1972 = 100



In diesem Zusammenhang stellt die Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für die Realisierung einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale durch die Schweiz einen wesentlichen Beitrag dar. Die SBB haben mit Genugtuung vom Willen des Bundesrates Kenntnis genommen, mit der Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur die beidseits der Alpen im Entstehen begriffenen Hochleistungsnetze und damit auch die Schweiz mit den grossen Wirtschafts- und Bevölkerungszentren im Norden und Süden in zukunfts-trächtiger Weise zu verbinden. Mit dieser Aufgabe europäischen Ausmasses will der Bundesrat gleichzeitig einen wesentlichen Teil des Transitverkehrs als kombinierten Verkehr auf die Schiene verlagern. Diese zweifache Zielsetzung steht im Einklang mit den lang- und mittelfristigen Planungszielen der SBB und mit den Zielen des Leistungsauftrages 1987, so insbesondere mit der Förderung des Huckepack- und anderer Formen des kombinierten Verkehrs. Diese Politik erfordert namhafte weitere Investitionen in die Bahninfrastruktur. Die SBB hoffen sehr, dass der von unseren Behörden erstellte Terminplan eingehalten und damit sichergestellt werden kann, dass eine neue Eisenbahn-Alpentransversale so rasch als möglich in das schweizerische Verkehrs- und in das europäische Hochgeschwindigkeitssystem integriert werden kann.

1987 war für die SBB ein ereignisreiches Jahr. Schwierigkeiten waren zu meistern, aber auch viel Positives war zu verzeichnen. Mit der Steigerung des Angebotes im Personenverkehr um 12% wurde die Pünktlichkeit unserer Züge zwangsläufig etwas strapaziert. Dank vorbildlichem Einsatz unserer Mitarbeiter konnte die Lage bald wieder unter Kontrolle gebracht werden. Grosse Sorgen bereiteten auch die Unwetter des Spätsommers, die den Verkehr der Gotthardlinie während längerer Zeit lahmlegten. Die bedeutenden Schäden konnten dank rückhaltlosem Einsatz der Bauequipen behoben und der Betrieb in Rekordzeit wiederaufgenommen werden.

Das zu den Spitzenzeiten auf gewissen Strecken ungenügende Sitzplatzangebot gibt zu berechtigten Klagen Anlass. Wir werden alles daran setzen, um so rasch als möglich Erleichterung zu schaffen.

Die starke Zunahme im Personenverkehr stellt die SBB allerdings vor eine Reihe von Fragen, die nicht leicht und zum Teil nicht kurzfristig lösbar sind. Für die Leitung der Unternehmung wie für ihre Mitarbeiter ist es aber dankbarer, Probleme mit überfüllten Zügen zu lösen, als leere Bahnhöfe zu verwalten. Mit der Zustimmung zu Bahn 2000 ist uns der Weg in die Zukunft gewiesen.

Der Verwaltungsrat spricht den Mitarbeitern aller Stufen für ihre Arbeit, ihren Einsatz und ihr Einstehen für die Unternehmung und für den öffentlichen Verkehr Dank und Anerkennung aus. Gleichzeitig dankt er den zahlreichen Kunden für ihre Bahntreue.

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

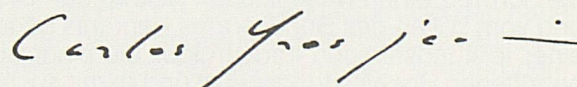
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1987 wird genehmigt.
3. Gemäss den Grundsätzen des Leistungsauftrages entrichten die Schweizerischen Bundesbahnen dem Bund einen Beitrag zur Deckung der Infrastrukturkosten von 218 500 000 Franken; die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur belaufen sich auf 575 983 492 Franken.
4. Gemäss Art. 15a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen fliesst der Einnahmenüberschuss von 23 336 748 Franken in die Rücklage zur Deckung künftiger Fehlbeträge.

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

Bern, den 5. April 1988

Für den Verwaltungsrat  
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:



Carlos Grosjean

---

*Im Zug zum Flug – nun auch in Genf*  
Am 31. Mai 1987 konnten die SBB ihre zweite Flughafenbahn in Betrieb nehmen. Auf dem Bild zerschneidet Bundesrat Dr. Leon Schlumpf das traditionelle Eröffnungsband und beseitigt damit die letzte Hürde für den Einbezug des Westschweizer Flughafens ins IC- und Schnellzugsnetz der SBB.

