

Unternehmensführung

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

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

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

Unternehmensführung

Verwaltungsrat und Generaldirektion

Unter dem Vorsitz von Präsident Carlos Grosjean befasste sich der Verwaltungsrat an sieben Sitzungen vorwiegend mit Fragen der Angebots- und Leistungsgestaltung. Wesentliche Schwerpunkte bildeten der markante Ausbau des Angebotes im Personenverkehr auf den Fahrplanwechsel vom Mai 1987, Neuerungen in der Angebotspalette im Güterverkehr und Rationalisierungsmassnahmen. Regelmässig beurteilt wurden auch die Entwicklung der Verkehrserträge, der Verlauf des Personalbestandes und der Stand der Unternehmungserfolgsrechnung. Mit Genugtuung wurde registriert, dass das zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zum ermässigten Preis herausgegebene 1/2-Preis-Abonnement in der Öffentlichkeit überaus guten Anklang gefunden hat. Die hochgesteckten Erwartungen für das erste Verkaufsjahr wurden weit übertroffen.

Nachdem das Konzept Bahn 2000 am 19.12.1986 die fast einmütige Zustimmung von National- und Ständerat erhalten hatte, konnte der Rat nun auch vom positiven Ergebnis der Volksabstimmung vom 6.12.1987 mit grosser Befriedigung Kenntnis nehmen.

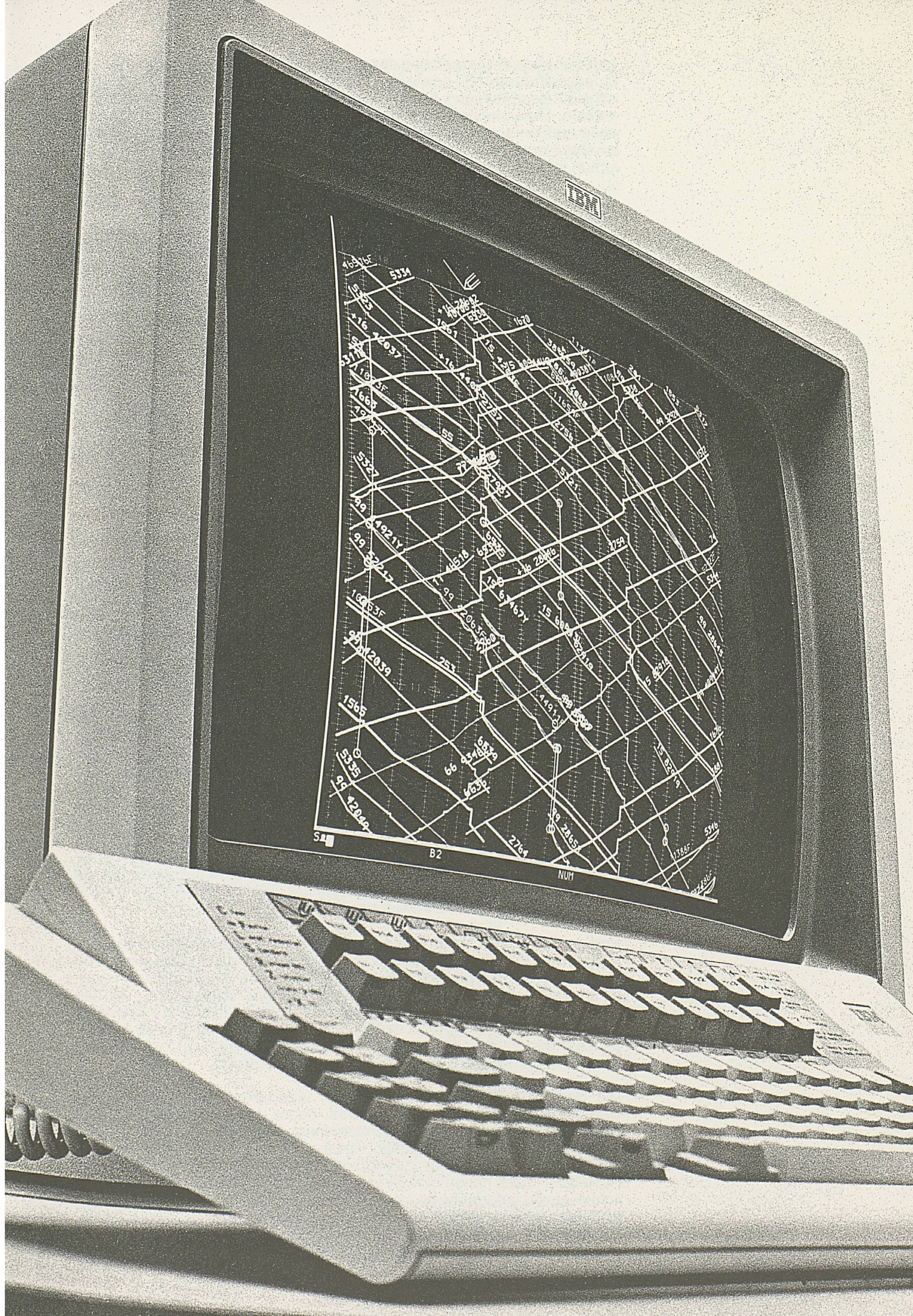
Gestützt auf das mehrjährige Ausbau- und Modernisierungsprogramm stimmte der Rat dem Umbau verschiedener Bahnhofanlagen (u.a. Richterswil, Saxon) zu und genehmigte auch zwei Projekte für den Ausbau einspuriger auf doppelspurige Linien (Münchenbuchsee-Schüpfen, Cham-Zug). Ein Höhepunkt war die Einweihung der Flughafenlinie und des Flughafenbahnhofs Genf am 25.5.1987, womit nun nebst Zürich auch der westschweizerische Flughafen voll in das schweizerische Schienennetz und ins IC- und Schnellzugs-System eingegliedert ist. Ein markantes Ereignis war auch die Einweihung der TGV-Verbindung zwischen Paris und Bern am 21.5.1987. Mit der Bestellung von Loks 2000 (Re 4/4 VI), weiterer Erstklass-Einheitswagen IV, von Personenwagen für den internationalen Verkehr sowie von vierachsigen Güterwagen wurde auch die Modernisierung des Rollmaterials fortgesetzt.

Im Rahmen des internationalen Informations- und Erfahrungsaustauschs statteten Verwaltungsrat und Geschäftsleitung den Österreichischen Bundesbahnen einen Gegenbesuch ab. Dabei wurde namentlich über verkehrspolitische Grundsatzfragen, die Wettbewerbssituation sowie über die Zukunftspläne der beiden Staatsbahnen – Konzept «Bahn 2000» und Projekt «Die neue Bahn» – diskutiert.

Im Verwaltungsrat waren in personeller Hinsicht zwei Änderungen zu verzeichnen. Herr Jean Clivaz trat infolge seiner Wahl zum Generaldirektor PTT auf den 1.10.1987 zurück; der Bundesrat wählte als Nachfolger den neuen Präsidenten des Eisenbahner-Verbandes, Herrn Charly Pasche. Im weiteren trat wegen Erreichens der Dienstaltersgrenze Herr Jean Babel auf Ende 1987 zurück. Der Ratspräsident würdigte die Verdienste der ausgeschiedenen Ratsmitglieder und sprach ihnen Dank und Anerkennung aus.

Auf der Stufe Generaldirektion standen die Arbeiten des Berichtsjahres stark im Zeichen der «Vorwärtsstrategie»: Ausbau und Verfeinerung des Angebotes, intensiviertes Marketing und vor allem weitere Bearbeitung des Konzeptes Bahn 2000 und dessen Bekanntmachung in der breiten Öffentlichkeit. Aber auch die verkehrspolitischen Grundsatzfragen erforderten seitens der Generaldirektion weiterhin ein grosses Engagement. Hierzu

*Fahrplan-Grafik auf dem Computer
Nichts symbolisiert den Einzug der Informatik bei der Bahn besser als die Bearbeitung und Darstellung der bisher gezeichneten und gedruckten Fahrplan-Grafiken auf dem Bildschirm. Der Fahrplan 1989 wird erstmals mit dem grundlegenden EDV-System SYFA (System Fahrplan) erarbeitet.*



gehören auch die Umsetzung des auf Jahresbeginn in Kraft getretenen Leistungsauftrages 1987 sowie die Mitwirkung bei der Aufarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale. Die Liberalisierung in der Europäischen Gemeinschaft fand die volle Aufmerksamkeit der Generaldirektion. Sie löste verschiedene strategische Planungen aus und bewirkte ein verstärktes Engagement in der Union Internationale des Chemins de fer.

In personeller Hinsicht gab es bei der Generaldirektion im Berichtsjahr mehrere Wechsel. Bestürzung löste am 5.4.1987 der plötzliche Hinschied des Direktors der Abteilung Finanzen und Controlling, Herrn lic.rer.publ. Heinz Diemant, aus. An der Trauerfeier, an der seine Verdienste um die SBB gewürdigt wurden, nahm eine grosse Trauergemeinde von einem liebenswerten Menschen Abschied. Der Verwaltungsrat wählte als Nachfolger Herrn Michel Christe, bisher Direktor in einem Unternehmen der Maschinenindustrie. Der Direktor der Personalabteilung, Herr Dr. Karl Hartmann, trat auf 31.5.1987 infolge Übertritts in die Privatwirtschaft zurück. Er hatte sein Amt seit 1975 mit grosser Umsicht versehen. Als Nachfolger wählte der Rat Herrn Hans-Kaspar Dick, vorher Stellvertreter des Direktors des Eidg. Personalamtes. Für den im Frühjahr 1988 zur Privatwirtschaft wechselnden Generaldirektor und Chef des Departements Marketing und Produktion, Herrn Michel Crippa, wählte der Bundesrat Herrn Claude Roux, Dipl.Ing., Direktor des Kreises I, zum neuen Generaldirektor. Der Ratspräsident würdigte Leistungen, Engagement und Dynamismus von Herrn Crippa und sprach ihm Dank und Anerkennung aus.

Informatik Informatik bildet ein wichtiges Arbeitsmittel in allen Unternehmensbereichen. Je länger, je mehr wird erkannt, dass dieses Instrument nicht nur isolierte Teilgebiete unterstützen soll. Vielmehr sind infolge immer komplexerer Aufgabenstellungen integrierte Gesamtinformationssysteme mit überschaubaren und machbaren Realisierungseinheiten gefordert. Der Informatikplanung kommt daher besondere Bedeutung zu.

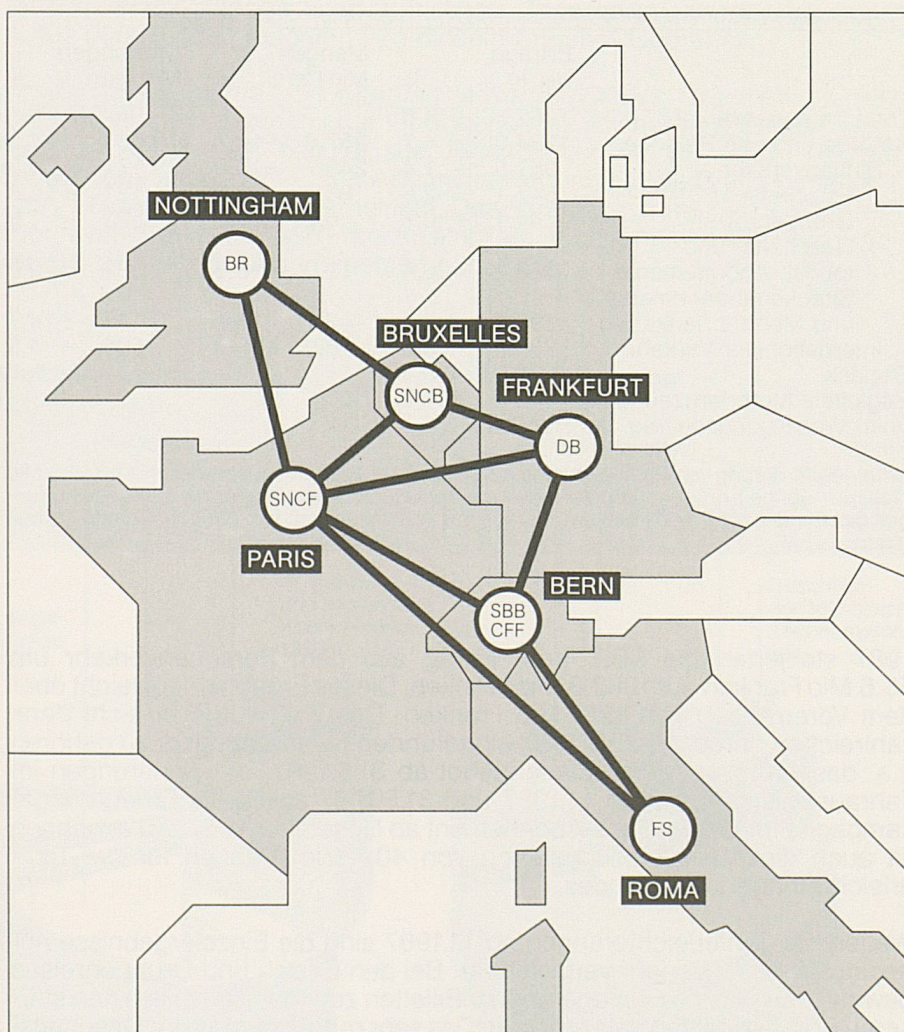
Schwerpunkte der Planung 1987 waren Vorhaben aus den Bereichen Marketing und Produktion. Im Güterverkehr sind verschiedene grosse betriebliche und kommerzielle Informatik-Projekte im Aufbau. Um den ganzheitlichen Einsatz der Informatik sicherzustellen, erteilte die Generaldirektion den Auftrag, eine Übersicht über sämtliche Informationsbedürfnisse aller am Güterverkehr Beteiligten zu schaffen, bevor einzelne Projekte entwickelt werden. Die Gesamtschau wurde mit der Methode »Information System Study (ISS)« erarbeitet. Auf der Basis von zahlreichen Interviews mit künftigen Benützern wurden die bestehenden und die künftigen Informationsbedürfnisse und -flüsse festgelegt, die Struktur der sie verwendenden Prozesse aufgezeigt, ihre Abhängigkeit ermittelt und die Realisierungsprioritäten vereinbart. Die der Studie nachgelagerte Konzeptarbeit wurde für die Prozesse mit höchster Realisierungspriorität aufgenommen. Eine gleiche Übersicht für den Bereich Personenverkehr ist in Arbeit.

Eine erste Etappe des grundlegenden Systems SYFA (System Fahrplan) wurde den Benützern übergeben. Es unterstützt die Konstruktion und Publikation der Fahrpläne. Der Fahrplan 1989 wird erstmals mit SYFA erarbeitet. Dabei werden neue Techniken für die Datenspeicherung und die grafische Bildschirmgestaltung verwendet. Der Einsatz von CAD-Systemen (Computer-aided design) bei den SBB wurde geregelt, erste CAD-Arbeitsplätze in den Bauabteilungen sind eingerichtet. Die Nutzung zeitgemässer Bürosysteme wird im Projektteam Bahn 2000 erprobt.

Die Bedeutung der Informatik für den internationalen Personen- und Güterverkehr wird zunehmend erkannt. Sechs westeuropäische Bahnen betreiben gemeinsam das Bahndatennetz HERMES. Es wird vorerst vor allem für die internationalen Reservationen und die Voranmeldung von grenzüberschreitenden Güterzügen verwendet. Die Benutzer des HERMES-Netzes haben eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Möglichkeiten der Informatik im internationalen Verkehr umfassend aufzeigen wird. Ein wichtiger Bestandteil ist der elektronische Frachtbrief beim Gütertransport (Projekt DOCIMEL); dafür sind erste Realisierungsarbeiten aufgenommen worden.

Der erfolgreiche Einsatz der Informatik bedingt ein starkes Engagement der künftigen Benutzer und eine qualifizierte Unterstützung der Anwender an ihrem Arbeitsplatz. Daher wurde einerseits die Benutzerverantwortung bei der Durchführung von Informatikprojekten verstärkt; andererseits sind in den Benutzerabteilungen Unterstützungsgruppen eingerichtet worden, die Anwender bei der Planung und Ausarbeitung von Informatikprojekten betreuen. Bei den Kreisdirektionen wurde je eine Informatikgruppe aufgebaut, welche die Kreisbenutzer im Gebrauch der Informatikwerkzeuge anleitet und kreisspezifische Projekte erarbeitet.

Die SBB machen zwar zunehmend Gebrauch von den Möglichkeiten der Informatik. Es besteht aber immer noch ein grosser Überhang an sinnvollen noch nicht realisierten Projekten. Der Abbau dieses Rückstandes wird verzögert durch den Mangel an Fachpersonal, das für Aufgaben der Informatik geschult oder gewonnen werden kann.



Das Bahndatennetz «HERMES» in seiner heutigen Konfiguration
Bereits 1988 werden auch die Dänischen Staatsbahnen einbezogen. Geplant ist die weitere Ausdehnung auf die Niederländischen Eisenbahnen sowie die Staatsbahnen Spaniens, Schwedens, Österreichs und Ungarns.