

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1988

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1988)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675942>

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 1988**

Herr Bundespräsident, Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1988 zu unterbreiten.

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1988 der SBB schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 42,2 Mio Franken ab. Das Rekordjahr 1988 – noch nie haben die SBB so viele Reisende und Güter befördert wie in diesem Jahr – hinterlässt damit seine Spuren auch im finanziellen Ergebnis. Mit einem Infrastrukturbetrag von 135 Mio Franken übernehmen die SBB einen um 13,5 Mio Franken über dem Voranschlag liegenden Anteil an den Infrastrukturaufwendungen des Bundes für 1988. Sie haben damit die ihnen gemäss SBB-Verordnung zustehenden Möglichkeiten des Abzuges der nicht budgetierten Teuerungszulage von 12,5 Mio Franken und der ebenfalls nachträglich beschlossenen Herbstzulage von 23 Mio Franken nicht beanspruchen müssen. Das Ergebnis ist also erfreulich.

Die gesamten Erträge belaufen sich auf 4798,1 Mio Franken; sie sind um 4,5% höher als im Vorjahr.

Im Personenverkehr haben die SBB knapp 260 Mio Reisende befördert, womit das Spitzenergebnis des Vorjahres nochmals übertroffen wurde. Die Zunahme belief sich auf 0,7% bei den Reisenden und auf 1,2% bei den Personenkilometern. Der Ertrag stieg um 1,9% auf 1285,8 Mio Franken. Dieses gute Ergebnis wurde erreicht dank zahlreicher im Vorjahr eingeführter Neuerungen, wie das um 12% verbesserte Fahrplanangebot und Änderungen im Fahrausweissortiment, die sich 1988 erstmals ganzjährig auswirkten. Massgeblichen Anteil am guten Ergebnis hatten auch die Verkaufsförderungsaktionen für das ½-Preis-Abonnement, über das heute nicht weniger als 1,7 Mio Reisende verfügen. Die Mehrfahrtenkarte und die Tageskarte verzeichneten die höchsten Zuwachsraten, während die Fahrausweise für Einzelreisen mengenmässig stagnierten.

Eine aktive Politik führte im Güterverkehr, zusammen mit der allgemeinen Konjunkturbelebung, zu einer Zunahme der Verkehrsmenge um 8,4% und der Verkehrsleistungen um 10,1%. Die höchsten Zuwachsraten sind im Cargo-Combi-Verkehr zu verzeichnen. Die insgesamt beförderten 48,2 Mio t bedeuten ein neues Rekordergebnis. Gleichzeitig wuchs der Ertrag um 2,3% auf 1179,3 Mio Franken; die unterproportionale Zunahme ist in erster Linie den tiefgehaltenen Preisen im Huckepackverkehr und sodann dem starken Konkurrenzdruck zuzuschreiben.

Für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB im regionalen Personenverkehr und im Huckepackverkehr bezahlte der Bund eine Abgeltung von 547,9 Mio Franken. Darin enthalten sind 11,9 Mio Franken für vom Bund zusätzlich bestellte Leistungen und für die aus verkehrspolitischen Gründen verfügte Preisreduktion von 50 Franken je Sendung im Huckepackverkehr. Der Gesamtaufwand beläuft sich auf 4755,9 Mio Franken. Mit Ausnahme des Infrastrukturbetrages tragen alle Aufwandpositionen zum Zuwachs von 187,8 Mio Franken gegenüber 1987 bei. Am ausgeprägtesten ist die Zunahme des Personalaufwandes (+4,8%), was auf die Teuerungszulage, auf die höheren Beiträge und Ergänzungsleistungen an die Pensions- und Hilfskasse und auf die Herbstzulage 1988 zurückzuführen ist. Der Sachaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr vor allem wegen der Unwetterschäden von 1987 um 71,6 Mio Franken (+7,3%). Der Voranschlag wurde im Gesamtaufwand um 100 Mio Franken oder 2,1% überschritten.

Gesamthaft wurden 1147,6 Mio Franken in Anlagen und 361,4 Mio Franken in Fahrzeuge investiert.

Die Infrastrukturerfolgsrechnung 1988 weist Aufwendungen von 883,2 Mio Franken aus. Während Abschreibungen und Zinsen knapp unter dem Voranschlag blieben, fiel der Aufwand für den Unterhalt wesentlich höher aus; dies ist nicht zuletzt auf die Folgen der Unwetterschäden von 1987 zurückzuführen.

Der Rechnungsabschluss 1988 befriedigt gesamthaft, konnten doch in allen wesentlichen Bereichen die Ziele übertroffen werden. Trotz des positiven Ergebnisses bestehen die im Bericht des Verwaltungsrates zur Mittelfristplanung 1990–1994 aufgezeigten grundsätzlichen Probleme weiter. An der Dringlichkeit von Gegenmassnahmen, an denen intensiv gearbeitet wird, ändert sich nichts.

Sorge bereitet die nach wie vor prekäre Lage am Arbeitsmarkt: der Personalbestand liegt weiterhin unter dem Bedarf. Die grossen Mehrleistungen bedeuten deshalb eine starke Beanspruchung aller Mitarbeiter und des ganzen Produktionsapparates. Der überdurchschnittliche Einsatz der Mitarbeiter verdient besondere Anerkennung.

In verkehrspolitischer Hinsicht brachte das Jahr 1988 eine gewisse Ernüchterung. Die Verfassungsvorlage für eine Koordinierte Verkehrspolitik wurde von Volk und Ständen abgelehnt. Nach der überzeugenden Annahme des Konzeptes Bahn 2000 durch das Schweizervolk im Dezember 1987 zeigte sich mit dem Fortschreiten der Planungsarbeiten, dass die nötigen Neubaustrecken – insbesondere jene im Baselbiet und im Oberaargau – in den betroffenen Regionen zunehmend auf Widerstand stossen. Hier zeichnet sich ein Zielkonflikt zwischen den Ansprüchen der durchfahrenen Regionen und rationellen sowie kundenfreundlichen Lösungen ab.

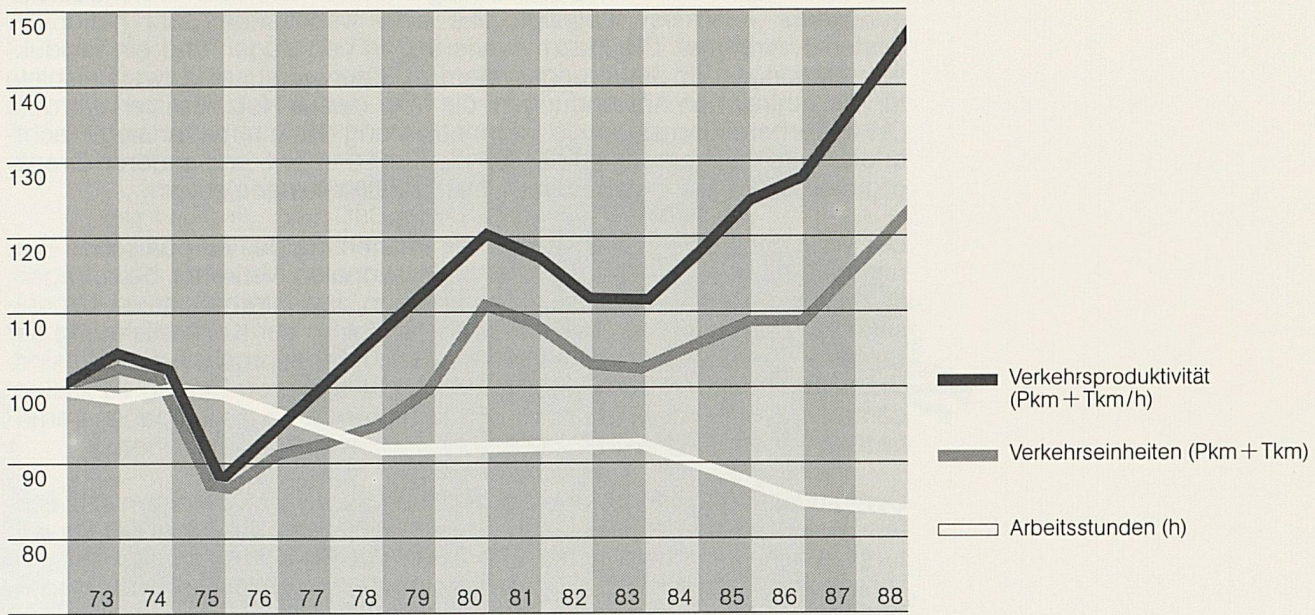
Mit der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens über eine neue Eisenbahn-Alpentransversale im September hat der Bundesrat deutlich zu erkennen gegeben, dass er dem Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes hohe Priorität einräumt. Wenn die Schweiz ihre traditionelle und im Rahmen der europäischen Integration noch wichtiger werdende Transitfunktion wahrnehmen will, ist ein Ausbau der Transitachsen unerlässlich. Dass dieser Ausbau aus umwelt- und staatspolitischen Gründen auf der Schiene erfolgen soll, ist heute praktisch unbestritten. Die SBB sind gewillt, dabei nach besten Kräften mitzuwirken.

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens haben die Bundesbahnen einer Basislinie am Gotthard klar den Vorzug gegeben, da diese Streckenführung aus ihrer Sicht eine optimale Lösung sowohl für Europa wie für die Schweiz darstellt. Man hat uns die rasche und eindeutige Stellungnahme zum Vorwurf gemacht. Wir hatten indessen unsere Verantwortung als nationale Bahnunternehmung wahrzunehmen. Der Entscheid liegt jetzt bei den politischen Behörden. Wir hoffen, dass die Neue Alpentransversale sehr bald verwirklicht werden kann.

Mit der Inkraftsetzung der Einheitsakte durch die Staaten der Europäischen Gemeinschaft (EG) im Jahre 1987 haben diese den klaren Willen bekundet, den Binnenmarkt bis zum 1. Januar 1993 zu vollenden. Damit ist auch im Verkehrswesen eine neue Entwicklung eingeleitet worden, die erhebliche Rückwirkungen auch auf unser Land hat. Nach Ansicht der Organe der EG kommt dem Verkehr für die Entwicklung des Binnenmarktes massgebende Bedeutung zu. Das gilt ganz besonders für die Transitwege durch die Schweiz und Österreich. Unser Land ist denn auch massivem politischem Druck auf Öffnung eines 40-Tonnen-Strassentransitkorridors ausgesetzt. Der Bundesrat hat wiederholt erklärt, dass die Schweiz bereit ist, ihrer Rolle als klassisches Transitland auch in Zukunft in angemessener Weise gerecht zu werden. Aus Gründen der Umweltbelastung lehnt er jedoch die Öffnung eines Strassenkorridors für 40-Tonnen-Lastwagen ab und spricht sich nachdrücklich für einen massiven Ausbau des kombinierten Verkehrs aus. Damit sind die Bundesbahnen mit ihren Partnern BLS und Hupac AG gefordert. Die SBB arbeiteten im abgelaufenen Jahr intensiv am Ausbau des Angebotes im kombinierten Verkehr und an der Vorbereitung von leistungsfähigen Übergangslösungen zur Überbrückung des Zeitraumes bis zur Fertigstellung eines neuen Alpenbasistunnels. Dabei sei daran erinnert, dass im Huckepackverkehr schon heute Lastwagen mit 40 t Gesamtgewicht zugelassen sind. Für die Eckhöhen bestehen hingegen, namentlich im begleiteten Huckepackverkehr, noch gewisse Einschränkungen.

Entwicklung der Verkehrsproduktivität

Index 1972 = 100



Wie die europäische Verkehrsministerkonferenz zu Recht feststellt, ist dringend notwendig, die internationale Ausrichtung des Schienenverkehrs zu fördern. Dem neuen europäischen Hochleistungsnetz für den Personen- und den Güterverkehr kommt in diesem Zusammenhang besondere Bedeutung zu. Unsere Nachbarländer sind daran, ihre Infrastrukturen entsprechend auszubauen. Für die Schweiz ist es unerlässlich, diese Hochleistungsnetze in qualitativ angemessener Weise durch die Neue Alpentransversale zu verbinden. Sie wird damit ihrer klassischen Drehscheiben-Funktion gerecht und sichert sich zugleich optimale Anschlüsse an das europäische Schienennetz der Zukunft.

Neue Infrastrukturen sind zwar unerlässlich, vermögen für sich allein der Bahn aber nicht jene Bedeutung zu verschaffen, die im Interesse einer möglichst umwelt- und ressourcenschonenden Verkehrsbewältigung geboten ist. Dazu müssen die Bahnen im internationalen Verkehr wesentlich schlagkräftiger werden.

Für die SBB als Bahn eines klassischen transit- und aussenhandelsorientierten Staates hat die internationale Zusammenarbeit seit jeher einen hohen Stellenwert. Diese Zusammenarbeit muss indessen noch wesentlich effizienter werden und zu besseren Ergebnissen führen, wenn die Bahnen die Herausforderung des europäischen Binnenmarktes bestehen wollen. Durch produkt- und relationenbezogenes Management, moderne Marketing- und Betriebsführungsmethoden, den Einsatz zweckmässiger Führungsinstrumente und weiterer Kostensenkungen wollen die Bahnen gemeinsam ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessern.

Im Personenverkehr, wo die Konkurrenz auf der Strasse und in der Luft weiter zunimmt, öffnet die Schaffung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, das auch den Ärmelkanaltunnel umfasst, den Bahnen günstige Perspektiven. Die SBB sind gewillt, sich auf diese Entwicklung einzustellen und daraus optimalen Nutzen zu ziehen. Dazu gehört die rasche Realisierung des Konzeptes Bahn 2000, das damit eine zusätzliche europäische Dimension erhält. Dazu gehört auch die Mitarbeit bei der Projektierung und Realisierung einer Neuen Alpentransversale.

Im Güterverkehr zielt die Strategie der Bahnen auf die Konzentration des Angebotes auf die bestausgerüsteten Linien, auf die Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten, auf eine Minimierung der Zeitverluste beim Grenzübertritt sowie auf den weitestmöglichen Verzicht auf Unterwegsrangierungen. Der Verknüpfung der Systemvorteile von Schiene und Strasse im kombinierten Verkehr kommt erstrangige Bedeutung zu.

Die Zukunft der Bahnen wird von der Informatik wesentlich mitbestimmt. Die SBB haben sich von allem Anfang am internationalen Datenübertragungsnetz «Hermes» beteiligt, das eine wachsende Zahl nationaler Systeme verbindet. Die Platzreservierung in den Zügen und ein Produktionsplanungs- und Steuerungssystem im Güterverkehr sind zwei Beispiele für die zahlreichen Anwendungen, die über dieses Netz realisiert werden. Die in Vorbereitung stehende Informatisierung des internationalen Frachtbriefes wird den Verkehr mit den Kunden, mit den Zoll- und anderen Grenzorganen sowie die Überwachung des Transportes erleichtern.

Der Wille der SBB, im Hinblick auf die Entstehung des europäischen Binnenmarktes zur Entwicklung des internationalen Verkehrs beizutragen, kommt auch in ihrer intensiven Mitarbeit in den internationalen Organisationen zum Ausdruck. Sie arbeiten aktiv mit an der Konkretisierung der Projekte, von denen einige als Beispiele hier angesprochen worden sind. Die SBB sind von der Notwendigkeit überzeugt, ihren Beitrag zu leisten, damit die Bahnen des Kontinentes gut vorbereitet an die Aufgaben herantreten können, die sie im Europa von morgen zu erfüllen haben.

Der Verwaltungsrat spricht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Stufen Dank und Anerkennung für ihren grossen Einsatz aus. Es erfüllt Verwaltungsrat und Mitarbeiterschaft mit Genugtuung, einen grossen Teil von Bevölkerung und Wirtschaft zu den regelmässigen Bahnkunden zählen zu dürfen. Wir danken für diese Treue.

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

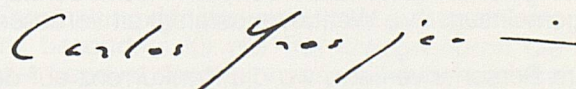
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1988 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1988 wird genehmigt.
3. Gemäss den Grundsätzen des Leistungsauftrages entrichten die Schweizerischen Bundesbahnen dem Bund einen Beitrag zur Deckung der Infrastrukturkosten von 135 000 000 Franken; die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur belaufen sich auf 748 195 845 Franken.
4. Gemäss Art. 15a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen fliesst der Einnahmenüberschuss von 42 226 433 Franken in die Rücklage zur Deckung künftiger Fehlbeträge.

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

Bern, den 5. April 1989

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:



Carlos Grosjean

*Bahnreisen nochmals beliebter
Mit 259,9 Mio beförderten Reisenden erreichten die SBB 1988 wiederum
einen Rekordwert. Bild: Spitze eines IC-Zuges mit Lok Re 4/4 IV bei Céligny
am Genfersee.*

