

Das SBB-Jahr 1991 im Überblick

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1991)**

PDF erstellt am: **09.07.2024**

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.



Das SBB-Jahr 1991 im Überblick

Die Unternehmungserfolgsrechnung schliesst bei 5882 Millionen Franken Ertrag und 5910,6 Millionen Franken Aufwand mit einem Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken ab. Der Infrastrukturbeitrag der SBB beläuft sich auf 45 Millionen Franken und entspricht damit der vom Bundesrat im Rahmen der Budgetierung festgelegten Vorgabe. Mit 5882 Millionen Franken liegt der Gesamtertrag um 515,4 Millionen Franken oder 9,6 Prozent über der Rechnung 1990.

Das Jahresergebnis 1991 sowie der Voranschlag 1992 zeigen klar: Die Einnahmen können – trotz steigender Erträge – mit dem Ausgabenwachstum nicht Schritt halten. Unter den gegebenen Randbedingungen – insbesondere mit der heutigen Netzkonfiguration und den beschlossenen Ausbauvorhaben – lässt sich die Kosten/Ertrags-Schere nicht schliessen; auch nicht wenn der unternehmerische Spielraum maximal ausgenutzt wird.

Verwaltungsrat und Generaldirektion informierten die Öffentlichkeit über die Ursachen dieser Entwicklung in einem «Weissbuch über die Zukunft der SBB». Dieses versteht sich als erster Schritt auf dem Weg zu einem neuen Leistungsauftrag.

Das Präsidialdepartement der Generaldirektion wurde – zur Stärkung der Führung – reorganisiert. In diesem Rahmen wurde die neue Hauptabteilung «Sicherheit und Zentrale Aufgaben» geschaffen, die den Bereich «Sicherheit» auf der Stufe der Generaldirektion ansiedelt. Damit soll den zunehmend strenger werdenden Anforderungen, aber auch der wachsenden Vernetzung der sicherheitsrelevanten Probleme Rechnung getragen werden. Die ebenfalls neu geschaffene Abteilung «Internationale Beziehungen und Verkehrspolitik» befasst sich mit der Koordination der internationalen und der schweizerischen Verkehrspolitik. Schliesslich wurden, im Rahmen der ergebnisorientierten Führung, – mit der

Schaffung von Geschäftsbereichen in den Direktionen «Personenverkehr» und «Güterverkehr» – erste Kernprojekte realisiert.

Im *Personenverkehr* wurde das gute Ergebnis von 1990 wiederum übertroffen. Der Ertrag ist mit 1571,8 Millionen Franken um 10,5 Prozent höher als im Vorjahr. Zu diesem guten finanziellen Ergebnis leisteten die Tarifierpassungen um durchschnittlich 12,2 Prozent, die am 1. Mai 1991 in Kraft traten, einen wesentlichen Beitrag. Die Zahl der Reisenden stieg um 2,8 Prozent auf 271,4 Millionen Personen, und die Verkehrsleistungen nahmen auf 12 Milliarden Personenkilometer zu.


Das Halbp reis-Abonnement war auch 1991 ein herausragender Verkaufserfolg. So konnte im Herbst die zweimillionste Käuferin eines solchen Abonnements geehrt werden. Das Generalabonnement ist ebenfalls ein anhaltender Erfolg: Im November wurde das Achtzigtausendste davon in Umlauf gesetzt. Das entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr von 43 Prozent.

Im *Güterverkehr* führte die angespannte Konjunkturlage dazu, dass die SBB mit 50,7 Millionen Tonnen 2,2 Prozent weniger transportierten als im Vorjahr. Die Einnahmen konnten dagegen um 1,7 Prozent auf 1308,6 Millionen Franken erhöht werden.

Die Stagnation im Güterverkehr und der – über Jahre gesehen – Verlust der Konkurrenzfähigkeit waren Anlass für die Erarbeitung der «Strategie Cargo 2000», die 1991 vom Verwaltungsrat genehmigt wurde. Diese analysiert die heutige Situation im Güterverkehr und beleuchtet den Einfluss neuer Angebotskombinationen auf das finanzielle Ergebnis. Aufgrund dieser Vergleiche – von der Beibehaltung des heutigen Angebots bis zur Beschränkung auf den Ganzzugsverkehr – schlagen die SBB vor, das bisherige Angebot in optimierter Form weiterzuführen. Dabei sollen der Ganzzugsverkehr gefördert und im Einzelwagenladungsverkehr der Bedienungsra ster stark konzentriert werden. Hinzu kommt eine Straffung der Anzahl Regionalzentren im Stückgutangebot Cargo Domizil. Die Strategie umfasst jedoch auch «Cargo X», das Kombitransportangebot mit Linienzügen. Mit einem Pilotbetrieb zwischen Lausanne, Bern und Zürich werden seine Marktchancen abgeklärt und betrieblich-technische Erfahrungen gesammelt.

Personal: Im Jahresdurchschnitt 1991 beschäftigten die SBB 38 419 Personen. Rund sieben Prozent davon, nämlich 2814, standen in Ausbildung. Es waren deutlich weniger Austritte zu verzeichnen. Die aktuelle Wirtschaftslage steigerte das Interesse an einem Arbeitsplatz bei den SBB; dadurch wurde die Personalrekrutierung erleichtert. Einzig bei der Lehrlingsrekrutierung zeigten sich nach wie vor gewisse Schwierigkeiten, insbesondere beim Zugpersonal.

Im Projekt «Führung und Zusammenarbeit», das sich über die ganze Unternehmung zieht, wurden 1991 bedeutende Massnahmen realisiert, so vor allem in der Förderung und Weiterbildung des Kad ers, aber auch im vermehrten Einsatz von Frauen.



Bei den *Fahrzeugen* konnte die erste Lokomotive 2000 (Serie 460) der Öffentlichkeit vorgestellt werden. In Betrieb genommen wurden die ersten Panoramareisezugwagen, von denen 1991 zehn ausgeliefert worden waren. Ebenfalls neu im Verkehr sind 30 weitere Eurocitywagen; 95 Wagen dieses Typs wurden im Berichtsjahr neu bestellt. Für den Einsatz im Regionalverkehr wurde eine vierte Serie von 42 Neuen Pendelzügen (NPZ) in Auftrag gegeben. Für die Zürcher S-Bahn wurden 45 Lokomotiven der Serie Re 4/4 450 bestellt sowie 45 Doppelstocksteuerwagen Bt und 60 Doppelstockwagen.

Der Güterwagenpark konnte um rund 160 Schiebewandwagen «Hb-billns» sowie um 200 Spezialwagen «Shimmns» für den Transport von Blechrollen erweitert werden. In Auftrag gegeben wurden: Weitere 100 Schiebewandwagen, ferner 130 Kippwagen «Fans-u» für Aus-hubtransporte sowie 100 Run-genwagen «Snps» für den Transport von Holz und Röhren.

In der *Bahnstromversorgung* standen die Verstärkungsmassnahmen im Hinblick auf den Huckepack-Korridor im Vordergrund. Entlang den Hauptachsen stehen denn auch verschiedene Projekte für Unterwerke in Ausführung; in Emmenbrücke konnte die 60jährige Anlage durch ein neues Unterwerk ersetzt und dem Betrieb übergeben werden. Im Bereich Energieversorgung wurde damit begonnen, sowohl im Etzelwerk als auch im Kraftwerk Wassen ältere Drehstromgeneratoren durch moderne Bahnstromgeneratoren zu ersetzen. Ebenfalls in Angriff genommen wurde der Einbau einer Bahnstromgruppe im Lungernseewerk der Elektrizitätswerke Obwalden. Damit wird die Energieversorgung der Brünigbahn sichergestellt. Der «Handbetrieb» des Bahnstromversorgungsnetzes

konnte – durch neue Netzführungseinrichtungen – weiter reduziert werden.

Im Frühjahr 1991 wurde der Doppelspurabschnitt Schüpfen–Münchenbuchsee in Betrieb genommen. Damit rückt die Realisierung der integralen Doppelspur zwischen Bern und Biel näher. Diese ist Voraussetzung für das Konzept Bahn 2000 sowie für den Huckepack-Korridor Lötschberg. Die Bauarbeiten am Huckepack-Korridor Basel–Chiasso sind in vollem Gang. Sie müssen bis anfangs 1994 abgeschlossen sein.

Das Projektmanagement von *Bahn 2000* wurde umfassend reorganisiert. Kostensteigerung, langwierige Planungsabläufe sowie ein Mehrverkehr, der erheblich über dem in den 80er Jahren prognostizierten liegt, machten dies erforderlich. Unter der Leitung des neugewählten Delegierten für Bahn 2000 werden – durch umfassende Projekt- und Kostenanalysen – neue Lösungsansätze gesucht. Dieses Vorgehen drängt sich bei einem so grossen, über mehr als zehn Jahre laufenden Projekt auf.

Fast unbemerkt wurde 1991 ein internationaler Durchbruch erzielt: Im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes gelang es, die technischen Grundsätze für das zukünftig einheitliche europäische Zugsicherungs- und Zugfunk-system festzulegen. Dieses Projekt – unter der Federführung der SBB – entstand in enger Kooperation mit der europäischen Industrie.

Die *Informatik* war massgeblich an der Realisierung des elektronischen Kursbuches beteiligt, das die SBB seit dem Fahrplanwechsel 1991 anbieten. Damit können die Kunden den Fahrplan direkt über Videotex abrufen. Eine integrierte Betrachtung der Informationsbedürfnisse im Personenverkehr wurde mit dem

Konzept «PRISMA» abgeschlossen. Im Bereich Güterverkehr konnte ein Teil des Projekts CIS – Cargo Informationssystem – realisiert werden: Die Erfassung des Wagenladungsverkehrs in der Schweiz. Für die Speicherung aller Daten der Bauinfrastruktur wurde die Basis gelegt: Im Projekt «Datenbank feste Anlagen» wurde die erste Realisierungsetappe abgeschlossen.

Unter der Federführung von *Liegenschaften und kommerzielle Nutzung* wurde in Frauenfeld der Wettbewerb «Bahnhof 2000» erfolgreich abgeschlossen. Daran beteiligt waren: Der Kanton Thurgau, die Stadt Frauenfeld, die Frauenfeld-Wil-Bahn, die PTT-Betriebe sowie Private. Ziel dieses Wettbewerbs war, für die Überbauung des Bahnhofgebiets eine möglichst hohe Nutzung und damit mehr zentrumsnahe Flächen zu erreichen.

In einem neuerstellten Bürogebäude in Zollikofen übernahmen die SBB mietweise eine grössere Fläche im Rohbau und errichteten 220 Büroarbeitsplätze, die im Laufe des Jahres bezogen wurden. Das Gebäude befindet sich auf SBB-Boden, der im Baurecht abgegeben worden war. Die Büros in Zollikofen ersetzen einerseits Mietobjekte in der Bundesstadt, andererseits bringen sie einigen expandierenden Diensten, wie der Informatik, den benötigten zusätzlichen Platz.