

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1994)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1994

Autor: Kyburz, Jules

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675995>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

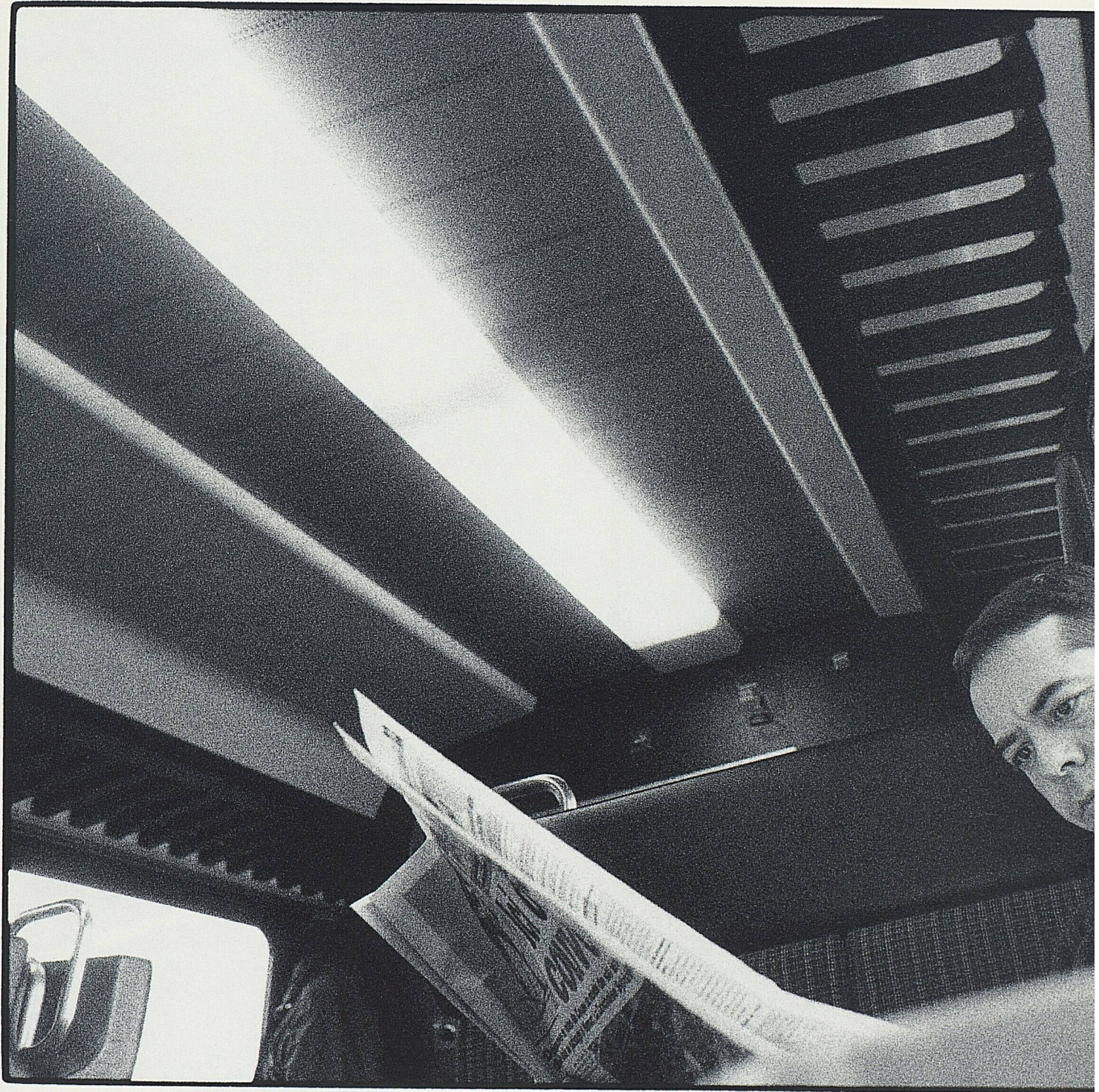
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Bequeme Bahn ...
Als Oase der Ruhe durchbricht
die Bahnreise den hektischen Alltag.
Während das Weltgeschehen
Distanz gewinnt, überwindet der
Zug Distanzen.

Bericht und Antrag des
Verwaltungsrates der
Schweizerischen Bundesbahnen
zum Geschäftsbericht und zu
den Rechnungen für das Jahr
1994

Herr Bundespräsident,
Frau Bundesrätin,
Herren Bundesräte

Wir beehren uns, Ihnen den
Geschäftsbericht und die Rech-
nungen der Schweizerischen
Bundesbahnen für das Jahr 1994
zu unterbreiten.

Die Unternehmungserfolgsrech-
nung schliesst mit einem Ertrag
von 6346,7 Mio. Franken und
einem Aufwand von 6544,8 Mio.
Franken ab. Der daraus resultie-
rende Fehlbetrag von 198,1 Mio.
Franken wird auf neue Rechnung
vorgetragen. Der Aufwand der
Infrastrukturerefolgsrechnung
beläuft sich auf 1399 Mio. Franken.
Er nahm gegenüber der Rechnung
1993 um 102,1 Mio. Franken oder
7,9% zu, blieb aber um 1,3% hinter
dem Voranschlag zurück.

Der Gesamtertrag konnte gegen-
über dem Vorjahr um 67,5 Mio.
Franken auf 6346,7 Mio. Franken
gesteigert werden. Mit Ausnahme
des Güterverkehrs (-63,1 Mio.
Franken) und der Betriebsleistun-
gen (-8,5 Mio. Franken) fielen alle
Ertragspositionen höher aus oder
konnten knapp gehalten werden.

Erfreulich ist das Gesamtergebnis
der SBB im Personenverkehr, dies
trotz nach wie vor schwieriger
Wirtschaftslage und trotz erheblicher
Einbussen im internationalen
Verkehr. Mit 264,5 Mio. Bahnfahr-
ten (+3,6%) und 12,1 Mia. Perso-
nenkilometer (+3,6%) erzielten die
SBB im vergangenen Jahr neue
Rekorde. Der Gesamtertrag stieg
um ein halbes Prozent auf
1702,1 Mio. Franken. Ertragsmäs-
sig legte der Fernverkehr Schweiz
mit +29,2 Mio. Franken am stärk-
sten zu. Auch der Regional- und
Agglomerationsverkehr liegt leicht
über dem Vorjahreswert.

Im Güterverkehr ist die Lage
äusserst schwierig. Der zuneh-
menden mengenmässigen
Nachfrage (+7,7%) steht als Folge
des Preiszerfalls ein wesentlich
tieferer Gesamtertrag (-5,3%) von
1122,5 Mio. Franken gegenüber.
Besonders krass ist diese Men-
gen- / Ertragsschere im Transit-
verkehr, wo trotz markantem
Mengenanstieg (+17,4%) eine
Ertragsinbusse von -3,5%
resultierte.

Dass die Erträge aus Betriebs-
leistungen für andere Bahnen in
der Höhe von 149,8 Mio. Franken
gegenüber dem Vorjahr um 5,4%
zurückgegangen sind, ist auf
Rationalisierungsmassnahmen
(Personalabbau) in den Bahnhöfen
zurückzuführen, von welchem
auch die angeschlossenen Bahnen
profitieren können.

Für gemeinwirtschaftliche Leistun-
gen bezahlte der Bund 830 Mio.
Franken; 725 Mio. Franken für den
regionalen Personenverkehr und
105 Mio. Franken für den Hucke-
packverkehr.

Der Mietertrag aus Liegenschaften
stieg dank Mietzinsanpassungen
und der Übernahme neuer Objekte
um 8,1% auf 220,4 Mio. Franken an.

Nur unwesentlich (+0,5%) nach
oben entwickelte sich der Neben-
ertrag mit 407,7 Mio. Franken.

Der Gesamtaufwand liegt mit
6544,8 Mio. Franken um 167,6 Mio.
Franken (+2,6%) über der Rech-
nung 1993. Erfreulich ist, dass
dank Rationalisierungsmass-
nahmen der Personalaufwand
trotz einer Lohnteuering um 1,7%
erstmalig seit 17 Jahren tiefer liegt
als im Vorjahr. Das rigorose
Kostenmanagement hat sich auch
bei der unter der Teuerung liegen-
den Zunahme des Sachaufwandes
(+1%) positiv ausgewirkt. Dage-
gen sind die nicht aktivierbaren
Investitionsaufwendungen wegen
einem weit über dem Durchschnitt
liegenden Abrechnungsvolumen
von abgeschlossenen Investitions-

projekten um 37,1% gestiegen. Dennoch ist es gelungen, den Aufwand um 1,9% unter dem Voranschlag zu halten.

Die abgeschlossenen Leasinggeschäfte erlaubten eine zurückhaltende Fremdmittelaufnahme mit entsprechend tiefen Zinsen, welche leider durch die wieder ansteigenden Zinssätze mehr als kompensiert wurden, so dass der Zinsaufwand um 6,9% auf 664 Mio. Franken anstieg.

Die in der Investitionsrechnung ausgewiesenen Bruttoaufwendungen von 2020,6 Mio. Franken, sind um 127 Mio. Franken (-5,9%) tiefer als im Vorjahr und um 185,9 Mio. Franken (-8,4%) unter dem Voranschlagsbetrag. Der Anteil der ordentlichen (plafonierten) Investitionen beläuft sich auf 1608,3 Mio. Franken brutto, wovon 1519,4 Mio. Franken zu Lasten der SBB gehen. Die Vorgabe des Bundesrates wurde um 130,6 Mio. Franken (-7,9%) unterschritten. Die ausserhalb des ordentlichen Voranschlags budgetierten Investitionen (insbesondere für Bahn 2000 und Huckepack-Korridor) blieben mit einem Gesamtaufwand von 412,3 Mio. Franken um 59,7 Mio. Franken unter dem Voranschlag.

Wie die voranstehenden Ausführungen zeigen, war das Geschäftsjahr 1994 der SBB geprägt durch eine angespannte finanzielle Lage. Kurzfristige Verbesserungen sind aufgrund der Rahmenbedingungen schwierig zu erreichen. Angesichts der Wettbewerbssituation wird sich die Lage vermutlich noch verschärfen. Schon jetzt lässt sich absehen, dass die Situation in diesem Jahr nicht besser wird. So bleibt zum Beispiel die Lage im Güterverkehr infolge des unveränderten Preisdruckes angespannt. Im Personenverkehr wird die Mehrwertsteuer spürbare Auswirkungen haben. Der vom Markt her gegebene Spielraum für Preiserhöhungen ist begrenzt. Basierend auf den im Mittelfristplan festgehaltenen Zielen werden die SBB alles unternehmen,

damit sich die Aufwand/Ertrags-Schere gegen Ende dieses Jahrzehnts wieder schliesst. Voraussetzung dafür ist eine stabile Konjunkturlage.

Mit zahlreichen Rationalisierungsmassnahmen und grossen Sparanstrengungen bemühten sich die SBB im Berichtsjahr, das Budget einzuhalten. Der Verwaltungsrat prüfte im Rahmen des Budgets und des Mittelfristplanes sowie bei jedem einzelnen Investitionsentscheid alle möglichen Einsparungen. Diese Entscheide waren oft schwierig, da die Position der SBB im stark umkämpften Verkehrsmarkt beachtet werden muss, d.h., es sollte nicht auf Kosten der Kundinnen und Kunden gespart werden. Die 1994 eingetretenen tragischen Unfälle warfen die Frage auf, wie die Sicherheit bei der Bahn erhöht werden kann. Zahlreiche Massnahmen in den verschiedensten Bereichen – so zum Beispiel bei der Arbeitssicherheit, der Baustellensicherheit, beim Transport gefährlicher Güter – wurden an die Hand genommen, mit dem Ziel, die Sicherheit zu verbessern.

Der Verwaltungsrat befasste sich intensiv mit den beiden Grossprojekten AlpTransit und Bahn 2000. Er genehmigte das Vorprojekt für die Neubaustrecke AlpTransit von Arth-Goldau bis Lugano und das Vorprojekt des Zwischenangriffes bei Sedrun. Auf der Traktandenliste standen wichtige Entscheide im Rahmen des Projektes Bahn 2000; so zum Beispiel ein Ausbauprojekt im Bahnhof Basel SBB, die Vergabe der Bauarbeiten für den Tunnel zwischen Vaumarcus und St-Aubin und die Beschaffung von Rollmaterial (doppelstöckige Pendelkompositionen für den Intercity-Verkehr).

Grosses Gewicht legte der Verwaltungsrat auf die Diskussion von Zielsetzungen und Strategien. Er genehmigte unter anderem ein Konzept zu Optimierungen im Güterverkehr und eine Strategie für die Beteiligungspolitik der SBB. Weiter beschloss er Ziele im Regionalen Personenverkehr und im Geschäftsbereich Telecom.

Der Entwurf eines politischen Leitbildes für die SBB, das den Leistungsauftrag 1987 ablösen soll, wurde im Verwaltungsrat ausführlich diskutiert. Dabei standen die künftigen Aufgaben der SBB und die politischen Rahmenbedingungen im Vordergrund. Der Verwaltungsrat begrüsst die Gesamtausrichtung des politischen Leitbildes. Er stimmt dem Konzept der integriert geführten Unternehmung mit zwei klar abgegrenzten Bereichen Verkehr und Infrastruktur ausdrücklich zu. Er unterstützt auch die vorgeschlagene Entflechtung von Politik und Unternehmen. Damit kann sich die Leitung der SBB auf die unternehmerischen Aspekte konzentrieren, während die Politik die Rahmenbedingungen festlegt. In der Stellungnahme zuhanden des Vorstehers des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements äusserte sich der Verwaltungsrat ferner zur Zielsetzung im Güterverkehr und im regionalen Personenverkehr. Dem neuen Finanzierungsmodell stimmte der Verwaltungsrat zu. Die vorgesehene Finanzierung der Infrastruktur ist aber nur möglich, wenn vorgängig neue Einnahmequellen sichergestellt werden. Ferner sollte die Entschuldung der SBB in einer einmaligen Aktion erfolgen. Dies würde verhindern, dass die Rechnung des Bundes während Jahren belastet wird.

Am 25. Mai 1994 wurde Frau Salomé Paravicini als neues Mitglied in den Verwaltungsrat SBB gewählt. Erstmals hat damit eine Frau Einsitz in den Verwaltungsrat genommen. Frau Paravicini löste Herrn Carlos Grosjean als Mitglied des

Rates ab, der nach 16jähriger Amtszeit als Präsident des Verwaltungsrates der SBB zurücktrat. Der Unterzeichnende hat am 1. Januar 1994 das Präsidium des Rates übernommen. Am 1. April 1994 trat Herr Pierre-Alain Urech das Amt von Herrn Marcel Desponds, Direktor des Kreises I an, welcher infolge Erreichens der Altersgrenze auf Ende März 1994 aus dem Amte schied. Am 1.5.1994 übernahm Herr Erwin Rutishauser die Nachfolge von Dr. Gregor Beuret, Direktor des Kreises III. Herr Dr. Beuret machte auf Ende April 1994 von der Möglichkeit des flexiblen Altersrücktrittes Gebrauch.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB erlebten ein schwieriges Jahr. Reorganisationen in den verschiedensten Bereichen, wirtschaftlicher und finanzieller Druck sowie die tragischen Unfälle verlangten von allen einen ausserordentlichen Einsatz. Der Verwaltungsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dass sie sich trotzdem mit grossem Engagement erfolgreich für eine kundenfreundliche Bahn eingesetzt haben. Ein Zeichen für den Erfolg der Arbeit ist sicher die Bezeichnung der SBB als Nr. 1 weltweit im World Competitiveness Report und die Verleihung des «Brunel Award»-Preises, mit welchem die SBB als beste Bahn der Welt ausgezeichnet wurde. Ein grosser Dank gebührt aber auch den

Kundinnen und Kunden sowie der Wirtschaft für ihr Vertrauen und für ihre Treue zur Bahn.

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

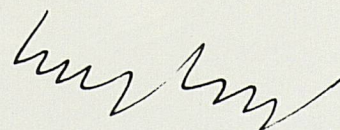
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1994 wird genehmigt.
3. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur belaufen sich auf 1 398 969 519 Franken.
4. Gemäss Art. 15a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen wird der Fehlbetrag der Unternehmungserfolgsrechnung von 198 054 731 Franken auf die neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, 24. März 1995

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident



Jules Kyburz