

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1979)

Rubrik: Unternehmungsführung und Personal

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.12.2025

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



Unternehmensführung und Personal

I. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Im Berichtsjahr trat der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Herrn Präsident C. Grosjean zu sieben Sitzungen zusammen, wobei er sich regelmässig über die allgemeine Lage des Unternehmens sowie über die Entwicklung des Verkehrs und des Personalbestandes orientieren liess. Verwaltungsrat und Generaldirektion befassten sich wiederholt mit Grundsatzfragen der bundesrätlichen Botschaft zu einem «Leistungsauftrag 1980 an die SBB». Die Ratssitzung vom 23. Mai war ausschliesslich diesem Problemkreis gewidmet. Seitens des Rates wurde eine klare Umschreibung der von den SBB erwarteten Leistungen und der bis zur Verwirklichung der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) einzuschlagenden Politik begrüsst. Das gilt besonders auch für die Neukonzeption im Bereich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen mit dem Grundsatz der vollen Abgeltung.

Wiederholt kamen im Rat Massnahmen zur Verbesserung der finanziellen Lage des Unternehmens, namentlich auch Tariff Fragen, zur Sprache. Dabei wurden auch alternative Tarifstudien inklusive die Auswirkungen von Tarifsenkungen geprüft und diskutiert. Nach sorgfältigem Abwägen der Vor- und Nachteile kam der Rat zum Schluss, dass im Personenverkehr auf den Herbst 1980 eine Tarifierhöhung vorzubereiten sei, welche die seit 1976 aufgelaufene Teuerung mindestens teilweise aufzufangen hätte. Andererseits sollen in bestimmten Marktsegmenten Verkaufsaktionen und gezielte Preissenkungen weitergeführt werden. Im übrigen stimmte der Rat einer Reihe von Projekten für die Erneuerung und Erweiterung von Bahnanlagen sowie einigen Bestellungen für die Modernisierung des Rollmaterialparks zu.

Noch stärker als bisher wollen die SBB den Kunden in den Mittelpunkt all ihrer Aktivitäten stellen. Das dem Rat unterbreitete, für das ganze Unternehmen wegleitende Marketingkonzept wurde an der Sitzung vom 3. Dezember genehmigt (vgl. Seite 20). Der Entscheid des Rates vom 22. Februar, auf den Fahrplanwechsel 1982 ein neues Reisezugkonzept einzuführen, liegt ganz auf der Linie der noch stärkeren Marktorientierung. Dank Systematisierung des Fahrplanes, der weitgehenden Einführung des Taktfahrplanes und der Vermehrung der Zahl der Reisezüge wird ein bedeutend attraktiveres Angebot geschaffen. Gemäss den eingehenden Studien kann erfreulicherweise auch mit einem finanziellen Erfolg gerechnet werden (vgl. Seite 21).

In der Zusammensetzung des Verwaltungsrates sind Änderungen zu verzeichnen. Als neuer Vizepräsident wurde vom Bundesrat Herr Werner Meier gewählt. Er übernahm damit die Nachfolge des auf Ende 1978 aus dem Rat ausgeschiedenen Herrn Jean-Pierre Pradervand. Auf Ende 1979 ist nach achtjähriger Tätigkeit Herr Franz Muheim zurückgetreten. Der Ratspräsident sprach dem scheidenden Kollegen Dank und Anerkennung für seine Mitarbeit aus.

Geschäftsleitung

Die Generaldirektion trat in der Regel wöchentlich zu Sitzungen zusammen, um sich mit Fragen der allgemeinen Geschäftsführung zu befassen und die in die Zuständigkeit des Dreierkollegiums fallenden Entscheide zu treffen. Besondere Aufmerksamkeit widmete sie der Weiterführung der Sparmassnahmen in allen Geschäftsbereichen sowie den Möglichkeiten zur Steigerung der Erträge. In diesem Zusammenhang sind auch die Anstrengungen für den Ausbau des Marketing und für die Verstärkung der kommerziellen Aktivitäten bei den Kreisdirektionen zu sehen. Im weiteren befasste sich die

Generaldirektion mit zahlreichen wichtigen Geschäften, wie beispielsweise der kommerziellen Nutzung des Areals der SBB, der Neuorganisation der Bahnstückgut-Vermittlung (Redimensionierung), dem Huckepack-Verkehr und mit Problemen im Zusammenhang mit den Alpentransversalen. Auch Fragen der Aus- und Weiterbildung sowie der Förderung des Kaders wurden eingehend behandelt. In den Direktorenkonferenzen, an denen nebst den Generaldirektoren jeweilen auch die drei Kreisdirektoren teilnehmen, fand wie immer ein Informations- und Erfahrungsaustausch über laufende Geschäfte und wichtige Begebenheiten von allgemeinem Interesse statt.

In personeller Hinsicht sind in der Geschäftsleitung keine Änderungen zu verzeichnen. Bei der Rechtsabteilung der Generaldirektion trat deren Chef, Herr Dr. iur. Matthias Sulser, wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende Mai in den Ruhestand. Als Nachfolger wählte der Verwaltungsrat Herrn Dr. iur. Eric Bertherin, bisher Stellvertreter. Der Präsident des Verwaltungsrates dankte dem Zurückgetretenen für sein langjähriges Wirken im Dienste der SBB.

Am 5. Juli ist nach schwerer Krankheit der Betriebschef des Kreises II, Herr Dr. rer. pol. Ernst Schneider, gestorben. Dessen Verdienste um die Bundesbahnen wurden an der Trauerfeier von Herrn Rolf Zollikofer, dem Direktor des Kreises II in Luzern, gewürdigt. Zum neuen Betriebschef des Kreises II wurde der Chef der Betriebsabteilung des Kreises III, Herr Adolf Peter, lic. rer. publ., gewählt. Als dessen Nachfolger bestimmte die Generaldirektion den bisherigen Stellvertreter, Herrn Dr. oec. publ. Gregor Beuret.

II. Planung und Studien

Um den weiten Bereich und die Vielseitigkeit der von den SBB zur Zeit durchgeführten Planungsarbeiten und Studien zu veranschaulichen, seien in der Folge einige dieser Arbeiten herausgegriffen und kurz beschrieben. Die Zielsetzungen sind verschieden: Verbesserung des Transportangebotes, stärkere Ausrichtung des Transportangebotes auf die Marktbedürfnisse, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit in Sparten starker Konkurrenz, Rationalisierung.

«Bericht 1977» und «Leistungsauftrag 1980 an die SBB»

Im «Bericht 1977» hatten Verwaltungsrat und Generaldirektion in fünf verschiedenen Varianten aufgezeigt, wie die Schweizerischen Bundesbahnen im Prinzip betrieben werden könnten: Variante 1 basiert auf der Beibehaltung des gegenwärtigen Transportangebotes, Variante 2 sieht eine gewisse Bereinigung des Angebotes vor (namentlich Umwandlung von besetzten in nicht besetzte Stationen, Rationalisierungsmassnahmen auf Regionallinien und Redimensionierung im Stückgutverkehr), die Varianten 3 und 4 enthalten eine zunehmende Konzentration des Angebotes, und bei Variante 5 schliesslich beschränkt sich das Angebot der SBB auf die Führung von Schnellzügen und die Beförderung ganzer Wagenladungen (Verzicht auf den Regionalverkehr, den Agglomerationsverkehr und den Stückgutverkehr). Bei jeder Variante wurden einerseits die betriebswirtschaftlichen Vorteile – nämlich zunehmende Einsparungen und stete Verbesserung des Rechnungsergebnisses der SBB –, anderseits aber auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen – nämlich zunehmender Abbau der gemeinwirtschaftlichen Leistungen – aufgezeigt. Mit dem «Bericht 1977» bezweckten die SBB insbesondere, den politischen Behörden Grundlagen darüber zu liefern, welche Folgen bei einer Änderung der Aufgabenstellung der SBB zu erwarten wären, um ihnen den Entscheid zu erleichtern. Der Beschluss des Verwaltungsrates, im Sinne einer Sofortmassnahme die Variante 2 zu verwirklichen, fand Zustimmung des Bundesrates.

Dieser «Bericht 1977» der SBB, der Schlussbericht der Eidg. Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) vom 21. Dezember 1977 sowie verschiedene andere Vorstösse haben den Bundesrat veranlasst, den eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 24. Oktober 1979 zu beantragen, die künftigen Aufgaben der Bundesbahnen im «Leistungsauftrag 1980 an die SBB» zu formulieren. Die parlamentarischen Beratungen haben begonnen.

Regionallinien

Im Anschluss an den «Bericht 1977» über mögliche Angebotskonzeptionen der SBB und aufgrund des Vorschlages der Kommission «Gesamtverkehrskonzeption» (GVK), die Umstellung gewisser Eisenbahnlinien auf Autobusbetrieb im einzelnen zu prüfen, wurden über mehrere Regionallinien vertiefte Untersuchungen durchgeführt (St-Maurice–St-Gingolph, Lyss–Solothurn–Herzogenbuchsee, Sissach–Läufelfingen–Olten, Rüti ZH–Bauma–Winterthur und Winterthur–Etwilen). Für jede dieser Linien sind vier alternative Betriebsmodelle durchgerechnet worden, nämlich die rationalisierte Bahn, zwei Mischlösungen Autobus/Güterbahn sowie Stilllegung der Eisenbahn mit Verlegung des Personenverkehrs auf die Strasse.

Bei den Linien St-Maurice–St-Gingolph und Lyss–Solothurn–Herzogenbuchsee wäre der Mischbetrieb Bus/Güterbahn mit teilweiser Streckenstilllegung, bei Winterthur–Etwilen die vollständige Stilllegung mit Ersatzbetrieb für den Personenverkehr die betriebswirtschaftlich günstigste Lösung, während bei den zwei übrigen Linien mit dem rationalisierten Bahnbetrieb das beste Ergebnis erzielt würde. Aufgrund der Ergebnisse dieser Studien könnten die SBB auf diesen fünf Linien bei Anwendung des optimalen Betriebsmodells jährlich 6,2 Mio Fr. einsparen. Würde auf allen fünf Linien der rationalisierte Bahnbetrieb verwirklicht, beliefen sich die jährlichen Einsparungen der SBB noch auf 4,3 Mio Fr.

Bei der Behandlung dieser Berichte der Generaldirektion an seiner Sitzung vom 19. April zog der Verwaltungsrat nicht nur die betriebswirtschaftlichen Aspekte in Betracht, sondern stellte auch volkswirtschaftliche Überlegungen an. Er beschloss, es sei auf diesen Strecken von Betriebsumstellungen abzusehen, wohl aber ein rationalisierter Betrieb einzuführen, und stellte dem Bundesrat den Antrag, von dieser Absicht der SBB zustimmend Kenntnis zu nehmen.

In Zusammenarbeit mit den kantonalen und regionalen Behörden sind zur Zeit Untersuchungen im Gange über die Möglichkeit der Neugestaltung des öffentlichen Verkehrs in den Räumen Herzogenbuchsee–Solothurn, Aarau–Suhr–Zofingen/Lenzburg, Lenzburg–Wildeggen sowie Mellingen–Wettlingen.

S-Bahn Region Zürich

Am 18. Februar 1979 bewilligten die Stimmbürger des Kantons Zürich mit dem eindrücklichen Stimmenverhältnis von 4 zu 1 die Übernahme von zwei Dritteln der Kosten des Baues der zweiten Spur Wallisellen–Uster. Der 12 km lange Doppelspurabschnitt wird dem oberen Glattal, das mit 130 000 Einwohnern und bedeutenden Industrien einen beträchtlichen Agglomerationsverkehr aufweist, ab 1985 zur Verfügung stehen. Auch andere für die S-Bahn wichtige Ausbauten, wie z. B. der Bahnhof Wetzikon oder die durchgehende Doppelspur Oerlikon–Bülach, werden dannzumal voraussichtlich fertiggestellt sein. Das Kernstück allerdings, die Zürichberglinie, ohne die ein umfassender S-Bahn-Betrieb im Raume Zürich nicht möglich ist, wird in jenem Zeitpunkt wegen der ca. zehn Jahre dauernden Bauzeit noch fehlen. Die Verhandlungen zwischen dem Zürcher Regierungsrat, dem Bundesrat und den SBB über die Finanzierung konnten auch 1979 noch nicht abgeschlossen werden.

Neue Haupttransversalen (NHT)

Der Schlussbericht der Eidg. Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) vom 21. Dezember 1977 enthält die für die Bundesbahnen wichtige Empfehlung, im Sinne einer gezielten Verbesserung des Leistungsangebotes neue Eisenbahnhaupttransversalen (NHT) zwischen Genfersee und Bodensee sowie zwischen Basel und dem Jurasüdfuss zu bauen, welche die Stellung der Bahn im Wettbewerb mit der Strasse verstärken. Die Zielvorstellungen der SBB gehen schon seit einigen Jahren dahin, den wichtigen Verkehrsrelationen West–Ost und Nord–Süd genügend Kapazität für die weitere Entwicklung des Güterverkehrs zu schaffen und die Zahl der Reisezüge sowie deren Geschwindigkeit zu erhöhen. Dies lässt sich auf den bestehenden Doppelspurlinien nicht realisieren, sondern erfordert zusätzliche Streckengeleise. Im Vordergrund stehen die Strecken

Basel–Olten und Olten–Bern. Hier kann der mit dem Ausbau der BLS auf Doppelspur zu erwartende zusätzliche Güterverkehr mit den vorhandenen Anlagen nicht mehr bewältigt werden. Weil es nun aber wenig sinnvoll wäre, die zwei zusätzlichen Gleise parallel zu den bestehenden Doppelspuren zu bauen – die ja weitgehend im letzten Jahrhundert nach den damaligen Geschwindigkeitsanforderungen erstellt worden waren – kamen auch die SBB zum Schluss, dass die zusätzlichen Doppelspuren neu zu trassieren seien. Nur so lassen sich nebst der höheren Kapazität auch höhere Geschwindigkeiten erzielen. Die Hinzufügung zusätzlicher Gleise an die bestehenden Doppelspuren wäre im übrigen vielerorts ausserordentlich schwierig und kostspielig, weil die Überbauung bis nahe an die Bahnanlagen heranreicht. Neue Linienführungen erlauben demgegenüber, die überbauten Gebiete weitgehend zu meiden.

Zur Zeit werden die Unterlagen für die betriebswirtschaftliche Beurteilung der NHT bereitgestellt. Zu diesem Zwecke wurde im Berichtsjahr die Projektierungsarbeit für die NHT insbesondere auf der betrieblichen und technischen Ebene vorangetrieben. So wurde die Fahrplankonzeption der Reisezüge erarbeitet, mit dem Ergebnis, dass die Reisezeit nicht nur auf den NHT wesentlich verkürzt wird, sondern dass es auf dem gesamten Netz der SBB zu Verkürzungen der Reisezeiten und auch zu massiven Fahrplanverdichtungen käme. Mit Hilfe von Modellrechnungen lassen sich das zukünftige Verkehrsaufkommen im Reiseverkehr und die zu erwartenden Mehreinnahmen abschätzen. Im technischen Bereich wurden nebst den Untersuchungen über den Rollmaterialeinsatz vor allem die generellen Projektierungen der Neubaustrecken weiterverfolgt. Dabei lag der Schwerpunkt der Planungsarbeit beim Abschnitt Bern–Roggwil–Wynau, wo auf Begehren der Behörden des Kantons Bern weitere alternative Trassestudien vorgenommen werden, und beim Abschnitt Basel–Olten, wo die Bearbeitung zweier Alternativprojekte vor dem Abschluss steht. Weiter wird die vorhandene Planungsstudie über die direkte Verbindung Flughafen Zürich–Winterthur zu einem generellen Projekt erweitert.

Anschluss der Flughäfen Zürich und Genf

Die Arbeiten für den Anschluss des Flughafens Zürich an das Streckennetz der Eisenbahnen gehen dem Abschluss entgegen, und die Flughafenlinie kann am 1. Juni 1980 in Betrieb genommen werden. Im Berichtsjahr hat nun aber auch das Projekt für den Anschluss des Flughafens Genf erfreuliche Fortschritte gezeitigt. Es sieht vor, die bestehende Doppelspurlinie Lausanne–Genf bis zum Flughafen Cointrin zu verlängern. Dabei wird zunächst das Trasse der Linie Genf–Lyon benutzt; in der Gegend von Châtelaine ist dann eine etwa 2,5 km lange Abzweigung zum Flughafen zu bauen. Der Bahnhof wird wie im Flughafen Zürich unterirdisch angelegt. Die Gleis- und Bahnsteiganlagen kommen ins Untergeschoss zu liegen, während die obere Etage für die Aufnahme der Reisenden bestimmt ist. Das Flughafengebäude wird über einen unterirdischen Verbindungsgang erreicht. Wegen des erwarteten Mehrverkehrs wird im Bahnhof Genf ein zusätzlicher Bahnsteig zu bauen sein.

Die Bauaufwendungen sind nach Vornahme verschiedener Projektvereinfachungen auf insgesamt 189 Mio Fr. veranschlagt. Nachdem die unternehmerische Wirtschaftlichkeitsrechnung aufgrund der geschätzten jährlichen Aufwendungen und Erträge unbefriedigend ausfiel, befürworteten Verwaltungsrat und Generaldirektion die Ausführung dieses an sich wesensgerechten Eisenbahnprojektes unter der Bedingung, dass sich die öffentliche Hand (Bund und Kanton Genf) an der Investition mit 40% beteiligt. Dies würde einen kostendeckenden Betrieb ermöglichen; auch würde es die Gleich-

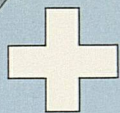
Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich am 1. Juni 1980

Bild nebenan: Der im unterirdischen Flughafenbahnhof Zürich ankommende Reisende gelangt innert weniger Minuten über Rolltreppen zur grossräumigen Bahnhofshalle und weiter hinauf zum Flugterminal.

Karte Seite 18: Dank einer doppelspurigen Schlaufe ist der Flughafenbahnhof in die West–Ost-Transversale eingebunden.

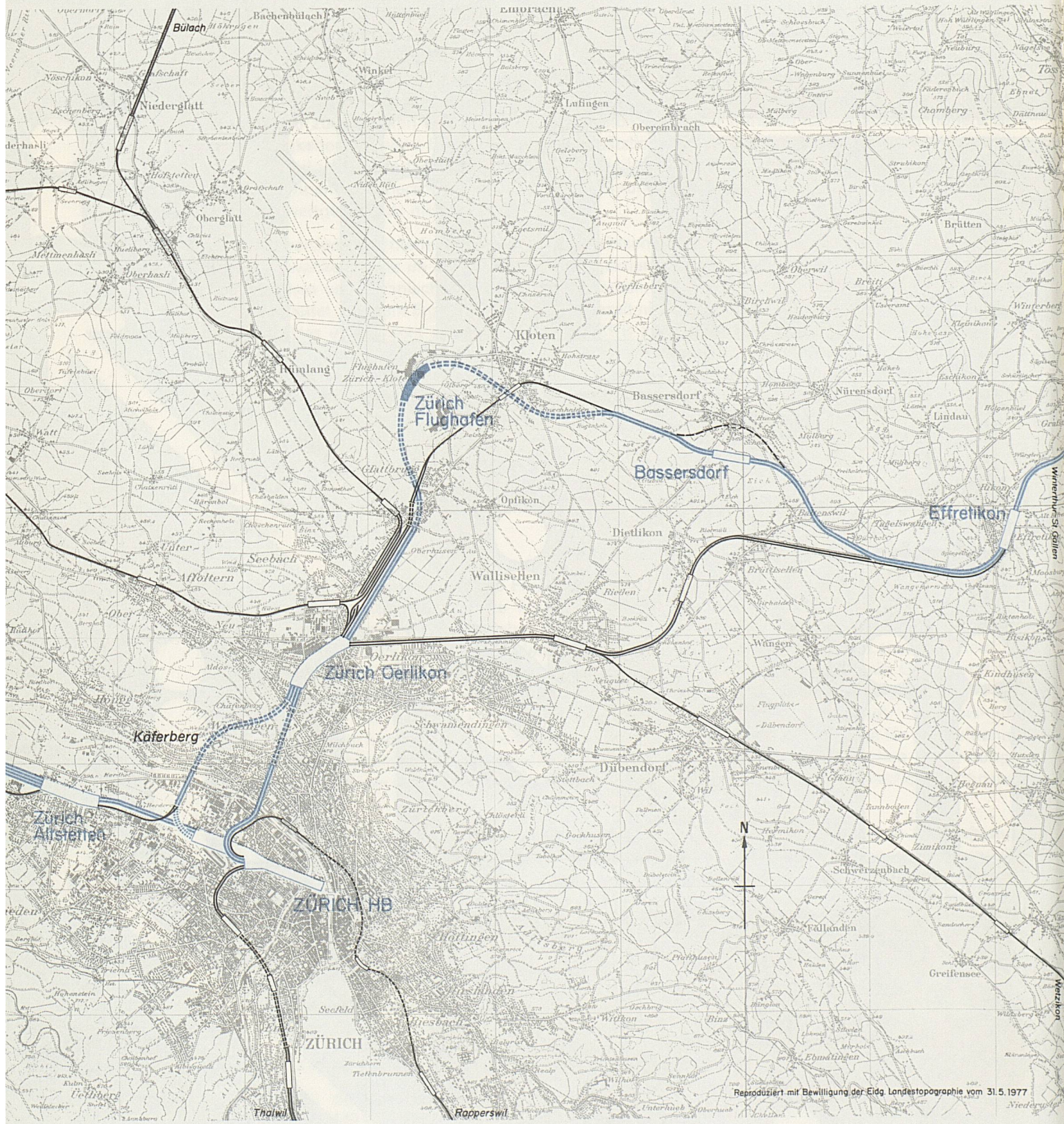
Bild Seite 19: Der neue Untergrund-Bahnhof Zürich Flughafen mit seinen vier Gleisen und den zwei Perrons von je 420 m Länge ist bereit, auch einen grossen Ansturm von Reisenden aufzunehmen.

Zurich Airport



Billette
Tickets





Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 31.5.1977



behandlung mit der Finanzierung der Flughafenlinie Zürich bringen. Der Grosse Rat des Kantons Genf hat dem Grundsatz einer finanziellen Beteiligung bereits zugestimmt; der Genfer Staatsrat wird einen Kostenbeitrag von 12 Mio Fr. beantragen. Der Bundesrat hat den Eidgenössischen Räten die Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf vom 10. Dezember 1979 unterbreitet, mit dem Antrag, den SBB einen Finanzbeitrag von 64 Mio Fr. zu leisten. Die parlamentarischen Beratungen haben bereits begonnen. Wenn die Finanzierungsfrage im Laufe des Jahres 1980 geregelt wird, können die Projektierungsarbeiten bis 1982 abgeschlossen und die Bauarbeiten bis 1987 vollendet werden.

Eisenbahntunnel durch die Alpen

Die Kommission «Eisenbahntunnel durch die Alpen», vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement im Herbst 1963 eingesetzt, sprach sich nach eingehendem Studium der verschiedenen Projekte für Alpentransversalen – Gotthardbasistunnel, Splügenbahn, Tödi-Greina-Bahn, usw. – im Jahre 1970 mehrheitlich für den Bau des Gotthardbasistunnels aus (vgl. Geschäftsbericht 1971, Seite 29ff.). Im Herbst 1973 wurde der Bundesrat durch eine nationalrätliche Motion beauftragt, vor der Beschlussfassung über die zu realisierende Alpentransversale sowohl für das Gotthardprojekt als auch für das Projekt einer Ostalpenbahn Kosten-Nutzen-Analysen durchführen zu lassen. Die daraufhin vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eingesetzte «Kontaktgruppe», in welcher die SBB ebenfalls vertreten waren, lieferte Ende 1979 ihren Schlussbericht ab. Die über die Projekte Gotthardbasis- und Splügentunnel gewünschten zusätzlichen Vergleichszahlen liegen damit vor. Für die politischen Vorbereitungen, die Projektierung und die eigentlichen Bauarbeiten ist ein Zeitraum in der Grössenordnung von 20 Jahren erforderlich. Auch wenn der politische Grundsatzentscheid über die zu verwirklichende Nord-Süd-Achse im Jahre 1980 fiele und die Finanzierung bald darnach geregelt werden könnte, stünde diese Transitlinie mit der höheren Transportkapazität somit erst um das Jahr 2000 zur Verfügung.

Marketing

Im Bestreben, den Markt und damit den Kunden noch stärker als bisher in den Mittelpunkt der Aktivitäten zu stellen und das Leistungsangebot im freien und im gemeinwirtschaftlichen Bereich im Rahmen der finanziellen Zielsetzungen systematisch auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten, haben die SBB im Jahr 1978 unter Beizug aussenstehender Experten umfangreiche Studien über den Ausbau des bisherigen Marketings eingeleitet. Ziel war ein für das ganze Unternehmen wegleitendes Marketingkonzept. Das marktorientierte Denken soll in vermehrtem Masse die Haltung der gesamten Unternehmung prägen. Wichtige Schwerpunkte einer solchen Marketinghaltung sind bei den SBB schon seit längerer Zeit vorhanden; so werden beispielsweise seit 1969 Marketing-Seminarien geführt, und 1974 wurden die Produktions- und Verkaufsabteilungen im Departement Verkehr zusammengefasst. Im Verlaufe der Studienarbeiten sind aufgrund von Zwischenberichten weitere Neuerungen eingeführt worden.

Die Durchsetzung des Marketingkonzeptes wird nach wie vor Aufgabe der Unternehmungsleitung sein. Zu ihrer Unterstützung soll eine besondere Stabsstelle geschaffen werden. Aufgabe dieses dem Departement Verkehr angegliederten Marketingstabes wird es sein, auf dem ganzen Marketinggebiet kreativ zu wirken, eine eigentliche Strategieplanung zu realisieren sowie die Aktivitäten zu koordinieren und zu kontrollieren. Der Verwaltungsrat nahm an seiner Sitzung vom 3. Dezember 1979 vom geplanten Ausbau des Marketing zustimmend Kenntnis und stimmte auch der Schaffung der neuen Abteilung «Marketingstab» zu.

Marktforschung im Personenverkehr

Auf dem Gebiet des Personenverkehrs wurden u. a. ausgedehnte Studien über den Jugendmarkt, den Wintersportverkehr und den Pendlerverkehr durchgeführt. Ferner wurden Informationen aufbereitet, die als Grundlage für die Fahrplangestaltung dienen. In einer weiteren Untersuchung wurde abgeschätzt, wie weit sich der Zwang zum Umsteigen auf die Wahl der Verkehrsmittel auswirkt. Ferner zeigt die Studie auf, welche Massnahmen nach Meinung der Befragten geeignet sind, um die Umsteige Probleme zu entschärfen.

Eine umfangreiche Grundlagenstudie über das allgemeine «Reiseverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung» gibt nicht nur wertvolle generelle Aufschlüsse, sondern auch detaillierte Angaben über Reisen von Einzelpersonen und Familien. Grundsätzlich wurden alle Aspekte der Verkehrsmittelwahl und des Reiseverhaltens untersucht, wie etwa das Verfügen über private Verkehrsmittel und der Grad der Vertrautheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Für jedes der verschiedenen Reisemotive konnten die Marktanteile der einzelnen Verkehrsmittel errechnet werden. Dabei gelang es, eine Art «Typologie des Bahnreisenden» und «Typologie des Autofahrers» herzustellen. Die über den Reise- markt zusammengetragenen Informationen liefern grundlegende Daten für die Gestaltung der kommerziellen Politik. Als Fortsetzung dieser Studie besteht seit anfangs 1979 die «Kontinuierliche Verkehrsumfrage der SBB». Damit werden laufend Informationen über das tatsächliche Reiseverhalten der Bevölkerung erfasst.

Neues Reisezug- konzept (NRK)

Der Beschluss der Generaldirektion, auf den Fahrplanwechsel im Frühling 1982 das Neue Reisezugkonzept einzuführen und damit ein verbessertes Transportangebot mit weitgehender Fahrplan- systematik (Taktfahrplan) zu schaffen, wurde vom Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 22. Februar 1979 gutgeheissen. Dieses Konzept sieht vor, auf dem grössten Teil des Netzes stündlich Bezirks- schnellzüge und Regionalzüge zu führen. Auf den Hauptstrecken werden darüber hinaus stündlich Städteschnellzüge verkehren. Aber auch auf den verkehrsschwachen Linien sollen immerhin stündlich Regionalzüge angeboten werden. Bei besonders verkehrsarmen Zeiten kann vom stündlichen Takt abgewichen werden. Das System lässt einen gewissen Spielraum offen, um innerhalb bestimmter Grenzen zusätzlichen regionalen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Das Berichtsjahr galt nun der Überarbeitung des Konzeptentwurfes 1978, wozu namentlich die Auswertung der von den Kantonen erhaltenen Stellungnahmen gehört. Ferner sind da und dort noch Verbesserungen am Fahrplanentwurf möglich, weil dem Betriebsdienst bis Frühling 1982 noch einzelne ausgebaute Bahnanlagen zur Verfügung gestellt werden können. Für die Strecke Bern– Zürich, auf welcher die Städteschnellzüge gegenwärtig eine Fahrzeit von 83 Minuten aufweisen, kann dank der neuen Strecke Olten–Rothrist, weiterer Streckenverbesserungen sowie leicht erhöhter Kurvengeschwindigkeiten die Fahrzeit auf 73 Minuten reduziert werden. Zu berücksichtigen sind ferner die Fertigstellung neuer Anlagen im Raume Zürich (namentlich die Einführung der Käferberg- linie in den Hauptbahnhof), die zusätzlichen Möglichkeiten für Anschlüsse an das von der Deutschen Bundesbahn im Frühjahr 1979 eingeführte Intercity-System sowie die sich für die Über- gänge Vallorbe und Genf abzeichnenden Änderungen im Hinblick auf die schrittweise Inbetrieb- nahme der neuen Schnellfahrline Paris–Lyon ab 1982 (Führung von TGV-Triebwagenzügen, trains à grande vitesse).

Die den Bahnhof Basel SBB im Stundentakt bedienenden IC-Züge der Deutschen Bundesbahn werden mit den Schnellzügen der West-Ost-Transversale in Zürich HB, Olten, Bern und Biel durch gute Anschlüsse verknüpft. Zu integrieren in dieses Netz von qualitativ hochwertigen Schnellzugs- verbindungen sind auch die Verbindungen mit den Benelux-Ländern und Skandinavien. Dank einer Reihe von Fahrplananpassungen konnten in Zürich HB die im Konzept 1978 vorgesehenen zwei getrennten Zugsanschlussgruppen wieder in eine einzige Anschlussgruppe zusammengefügt werden, wie sie seit dem Fahrplanwechsel 1975 mit der Bezeichnung «Zürcher Spinne» besteht. Damit weisen in Zürich HB im Prinzip alle Schnellzüge gegenseitig Anschlüsse auf, während die Regionalzüge gebündelt vor der Schnellzugsguppe ankommen und nach dieser abfahren. Die Anschlussbedingungen für den Fernverkehr in diesem grössten Knoten des Netzes werden dadurch verbessert. Für den Berufs- und Schülerverkehr werden im Rahmen des Möglichen entweder zusätz- liche Züge eingelegt oder Taktzüge zeitlich verschoben.

Die Überprüfung des Konzeptes 1978 steht vor dem Abschluss. Daraufhin folgt die Detailbearbei- tung. Die Vernehmlassung bei den Kantonen und Verkehrsinteressierten und die endgültige Fahr- planbereinigung werden dann dazu führen, dass auf den Frühling 1982 ein vollständig neuer Fahrplan mit wesentlich verbessertem Reisezugsangebot in Kraft gesetzt werden kann.

Huckepack-Konzept 1984

Im Transitkonzept 1976 setzte der Bundesrat u.a. das Ziel, im Lastwagentransit von Grenze zu Grenze sei der kombinierte Verkehr (Huckepack) soweit als möglich zu fördern. Studien der SBB führten kurz danach zum Beschluss, das Profil auf der Gotthardstrecke so zu erweitern, dass Strassenfahrzeuge mit einer Eckhöhe von 3,70 m statt bisher 3,50 m transportiert werden können. Dieses erweiterte Profil wird 1981 nutzbar sein.

Basis der kommerziellen und betrieblichen Planung ist das sogenannte Huckepack-Konzept 1984, das mit 19 Zugsparen eine Kapazität von täglich bis zu 1000 Strassenfahrzeugen vorsieht. Damit soll das heutige Angebot ungefähr verdoppelt werden. Dieses Konzept wurde im Berichtsjahr verfeinert und dem Bundesrat in den beiden Varianten A und B unterbreitet. Beide Vorschläge enthalten Transitverkehr Nord-Süd sowie Verkehr von Basel nach dem Südtessin. In Variante B sind überdies Kurzstreckenzüge aus der Innerschweiz in das Tessin vorgesehen. Die Kosten werden erst nach einer längeren Anlaufphase und nur für die Variante ohne Kurzstrecken-Huckepack gedeckt sein. Das Angebot von Kurzstreckenzügen wird daher von den SBB nicht befürwortet. Die auf Bundesebene im Gange befindlichen Beratungen werden zeigen, ob verkehrspolitische, ökologische und energiewirtschaftliche Gründe diese Transporte und die Abgeltung ihrer nicht gedeckten Kosten rechtfertigen. Der Huckepackverkehr ist in dem gegenwärtig in den Eidg. Räten zur Debatte stehenden Leistungsauftrag 1980 an die SBB enthalten.

Zum Huckepack-Konzept gehört weiter ein Beschaffungsplan für die Jahre 1980 bis 1989, der Aufschluss über den Personaleinsatz sowie Ort und Art von Investitionen gibt und im Sinne der rollenden Planung periodisch anzupassen ist. Schliesslich wurde ein Verfahren für die Nachkalkulation des gesamten Huckepackverkehrs sowie seiner Auswirkungen auf die Unternehmungsrechnung SBB festgelegt.

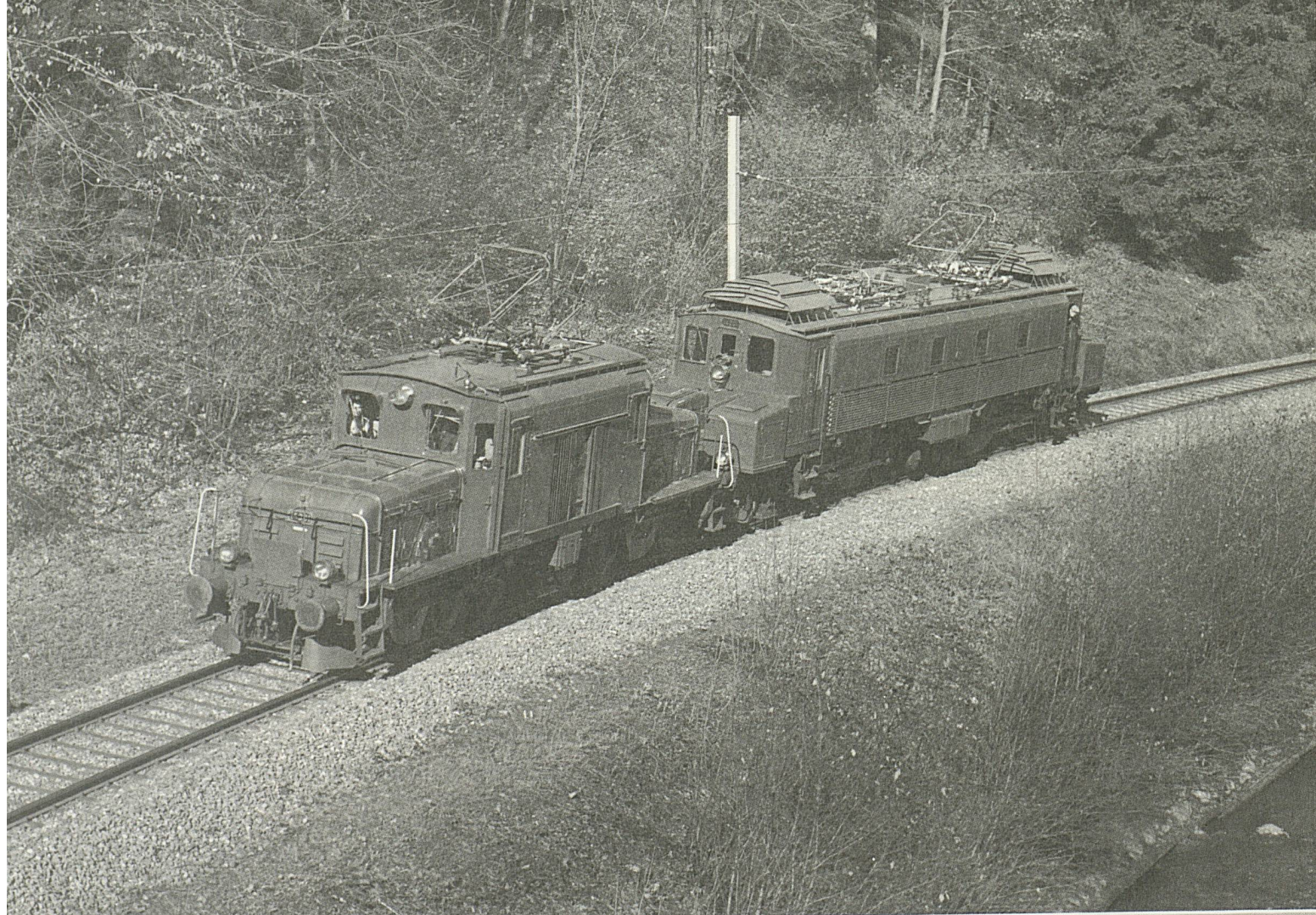
Neukonzeption des Finanz- und Rechnungswesens (FIRE)

Mit einer eingehenden Situationsanalyse wurde 1976 die Reorganisation des aus dem Jahre 1947 stammenden Rechnungswesens der SBB eingeleitet. Stand bis anhin die Dokumentationsfunktion des Rechnungswesens im Vordergrund, wird mit der Neukonzeption ein System geschaffen, das vermehrt ein ergebnisorientiertes Entscheiden und Handeln ermöglicht und die wirtschaftliche und finanzielle Verantwortung in allen Bereichen der Unternehmung stärkt. Die Ausgestaltung der einzelnen Teile des neuen Rechnungswesens muss daher sicherstellen, dass die zu gewinnenden Informationen geeignet sind für Planung und Kontrolle und damit ein taugliches Instrument für alle Führungsebenen in der Unternehmung darstellen. Ferner muss das neue Rechnungswesen die Grundlage für die weitgehenden Anforderungen schaffen, welche im Rahmen der GVK und des Leistungsauftrages an Aussagen finanzieller und kostenmässiger Art gestellt werden.

Die Vorstellungen über ein modernes und diesen Zielsetzungen genügendes Finanz- und Rechnungswesen wurden in den Jahren 1977/78 in Form eines Rahmenkonzeptes entwickelt. Inzwischen konnte eine vertiefte Bearbeitung und Konkretisierung des u.a. die Rechnungslegung umfassenden Teilbereichs «Unternehmensrechnung» weitgehend abgeschlossen werden. Die gegenwärtig laufenden Arbeiten konzentrieren sich auf die Entwicklung des zentralen Teils «Kosten-/Leistungsrechnung». Beide Konzepte werden 1980 fertiggestellt und einem aussenstehenden Experten zur Begutachtung unterbreitet. Umfang und Komplexität des Gesamtprojektes erfordern einen beträchtlichen Realisierungsaufwand und bedingen eine stufenweise Einführung. Diese ist für einen ersten wesentlichen Teil 1983 vorgesehen.

« Stelldichein » alter Stangenlokomotiven

Die Probelokomotive Ce 6/8 14'201 für den schweren Güterzugsdienst, 1920 gebaut, die Lokomotive De 6/6 15'301 für den Güterzugsdienst im Seetal mit Baujahr 1926 und weitere Veteranen werden von jung und alt bestaunt.



III. Personal

Wegen der rückläufigen Verkehrsentwicklung und dank den Bestrebungen auf Senkung des Aufwandes konnte der Personalbestand von 1974 an bis 1978 Jahr um Jahr herabgesetzt werden. 1978 wurde mit 38 003 Personen die Untergrenze erreicht (eigenes Personal, ohne Unternehmerarbeiter). 1979 stieg der durchschnittliche Bestand um 110 Personen oder 0,3% auf 38 113 Personen an. Dieser Bestand liegt um 2 918 Personen oder 7,1% unter jenem des Jahres 1974 von 41 031 Personen. Der von den Bundesbehörden im Herbst 1974 festgesetzte sog. Personalplafond ist von den SBB in den vergangenen Jahren immer unterschritten worden. Wird der Vergleich zum Personalbestand von 42 190 Bediensteten des Jahres 1964 – dem Expo-Jahr mit dem Rekord im Personenverkehr – gezogen, dann liegt der Bestand 1979 sogar um 4 077 Einheiten oder 9,7% tiefer.

Der leichte Anstieg des Personalbestandes im Berichtsjahr ist in erster Linie auf die vom Bund für das gesamte Personal erlassene neue Ferienregelung zurückzuführen. Ferner war etwas mehr Personal notwendig wegen der Verkehrszunahme sowie im Hinblick auf die Eröffnung der Flughafenlinie. Angesichts der gegenwärtigen Altersstruktur des Personalkörpers der SBB musste die Personalrekrutierung intensiviert werden; mit 943 neuen Lehrlingen wurde aber das angestrebte erhöhte Kontingent nicht ganz erreicht. Zunehmende Rekrutierungsschwierigkeiten zeigen sich insbesondere beim Arbeiterpersonal. Die grafische Darstellung nebenan veranschaulicht die monatlichen Schwankungen des Personalbestandes in den Jahren 1978 und 1979 und ermöglicht einen Vergleich mit der Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs.

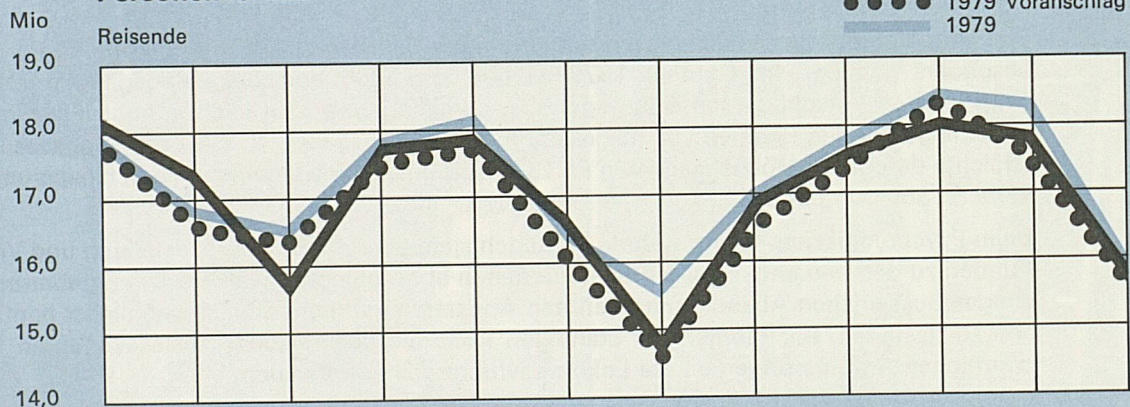
Die Personalstatistiken der SBB umfassen in Anlehnung an das Vorgehen bei der allgemeinen Bundesverwaltung und bei den PTT-Betrieben neuerdings nur noch das eigene Personal. Arbeitnehmer, die in keinem Anstellungsverhältnis zu den Bundesbahnen stehen (sog. Unternehmerarbeiter), sind daher in den Beständen nicht mehr enthalten. Sie werden statistisch gesondert erfasst (vgl. Seiten 60/61).

In den einzelnen Arbeitsgebieten war folgende Anzahl Bediensteter tätig:

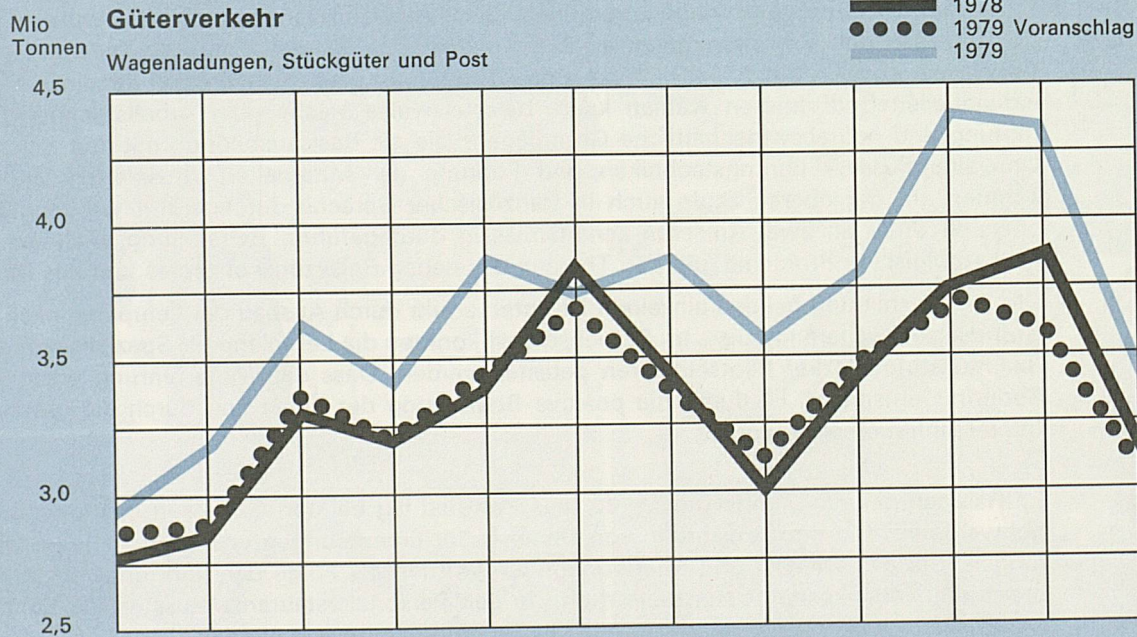
Arbeitsgebiete	Eigenes Personal (Jahresdurchschnitt)			
	1978	%	1979	%
Verwaltung und Leitung: Personal der Generaldirektion und der Kreisdirektionen*	3 853	10,1	3 846	10,1
Stationsdienst: Bahnhof- und Stationsvorstände, Stationsbeamte und -arbeiter, Rangierarbeiter usw.	17 237	45,4	17 247	45,2
Zugförderung: Lokomotivführer, Führergehilfen, Depotarbeiter, Visiteure usw.	4 869	12,8	4 923	12,9
Zugsbegleitung: Zugführer, Kondukteure usw.	2 968	7,8	2 999	7,9
Bewachung und Offenhaltung der Bahn: Personal des Barrieren- und Streckendienstes	794	2,1	751	2,0
Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen: Personal der Baudienste usw.	3 354	8,8	3 333	8,7
Unterhalt des Rollmaterials: Meister, Monteure und Arbeiter der Haupt- und Depotwerkstätten	3 432	9,0	3 469	9,1
Stromerzeugung und -verteilung: Personal der Kraft- und Unterwerke	215	0,6	218	0,6
Übriges, inkl. Schiffsdienst auf dem Bodensee	1 281	3,4	1 327	3,5
Total	38 003	100,0	38 113	100,0

* Einschliesslich Personal folgender Dienststellen: Baubüros, Sektionen Bahndienst, Bahnmeisterbüros, Zug- und Lokleitung, Büros der Oberlokomführer (Dienstzweige, die von der Funktion her zum Aussendienst gehören, aus organisatorischen Gründen jedoch zum Verwaltungsdienst zählen).

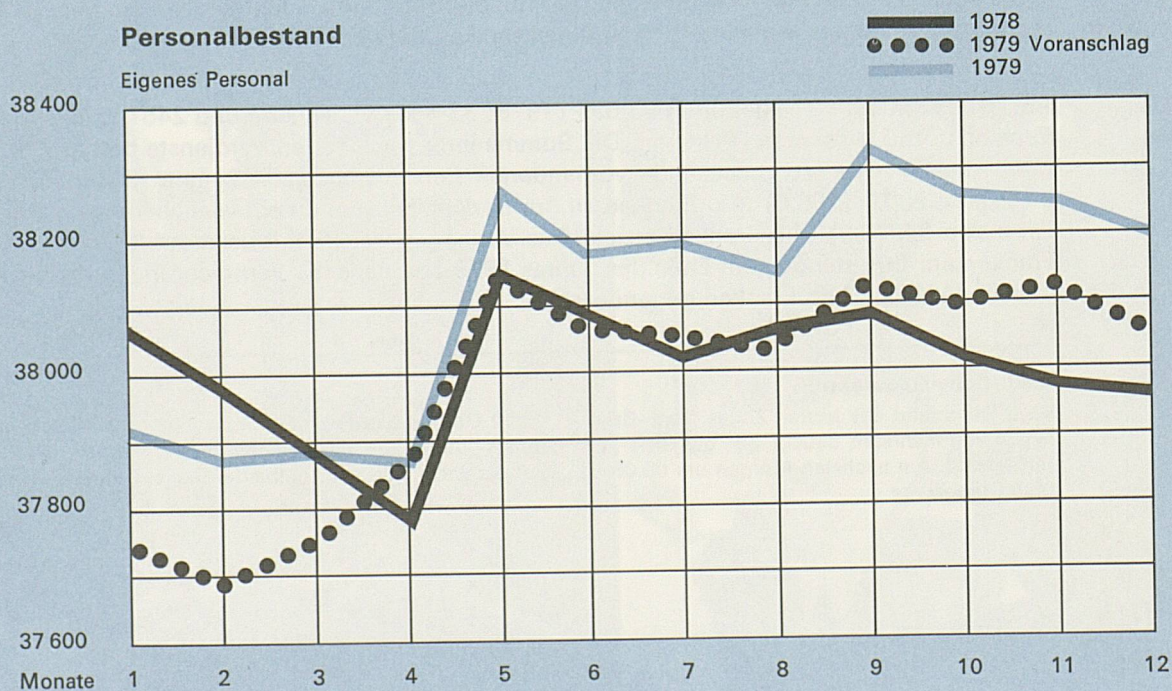
Personenverkehr



Güterverkehr



Personalbestand



Das innerbetriebliche Vorschlagswesen der SBB, im Jahre 1927 eingeführt, wird seit je her besonders gepflegt. Im Oktober 1979 ist nun der 5000. Vorschlag eingegangen. Die Zahl der eingesandten Vorschläge hat sich gegenüber dem Vorjahr erneut leicht erhöht. Für die realisierten Vorschläge wurden Prämien von insgesamt Fr. 43 170 ausgerichtet. Die grösste ausbezahlte Prämie erreichte den neuen Höchststand von Fr. 13 010. Die jährlich wiederkehrenden Einsparungen dürften etwa Fr. 350 000 betragen.

Beim Psychologischen Dienst konnte im Berichtsjahr eine Studie über Einstellung und Verhalten der Kunden zu den neu entwickelten Billetautomaten abgeschlossen werden. Die Ergebnisse führten zu einigen äusserlichen Abänderungen an den Apparaten, mit dem Ziel, sie möglichst benutzerfreundlich zu gestalten. Im Rahmen der ständigen Kontrolle der Personal-Ausleseverfahren wurden die beruflichen Anforderungen an die Lokomotivführer näher untersucht.

Personalausbildung

Eines der wichtigsten Ziele der Kaderschulung liegt darin, die Qualität der Entscheide in allen Bereichen der Führungsaufgabe zu erhöhen. Beim Ausbau des Kursangebotes wurde daher neben den umfassenden Grundseminaren auch die permanente Schulung für alle Kaderstufen gefördert. Bei diesem Konzept handelt es sich um eine Palette von Kursen, aus welcher der einzelne Chef nach individuellen Bedürfnissen wählen kann, beispielsweise solche über Arbeitstechnik, Gesprächsführung und betriebswirtschaftliche Grundlagen. Die als Basisausbildung mit den Schwerpunkten Umwelteinflüsse, Führungstechniken und Führung der Mitarbeiter konzipierten Grundseminare konnten auf der oberen Stufe auch in französischer Sprache durchgeführt werden. Die auf der obersten Stufe an zwei Anlässen seminarmässig durchgeführte Behandlung wichtiger unternehmungspolitischer Probleme galt den Themen des neuen Reisezugskonzeptes und des Marketings.

Die Fachausbildung bei den einzelnen Diensten erfuhr durch Ausbau der Lehrpläne nach modernen Grundsätzen weitere Impulse. Im Betriebsdienst konnten die Lehrpläne für Spezialisierungskurse der Beamtenstufe an drei Pilotseminaren getestet werden. Dass die Weiterführung einem wirklichen Bedürfnis entspricht, ist durch die positive Beurteilung der Kurse und durch die grosse Zahl von Interessenten erhärtet worden.

Personalfürsorge

Im Rahmen der Wohnungsvorsorge für das Personal lag bei den Genossenschaftswohnungen das Schwergewicht in der Gewährung von Darlehen für Erneuerungen und energiesparende Verbesserungen. Bei den Dienst- und Mietwohnungen wurden als Folge der stark angestiegenen Heizölpreise die Nebenkostenpauschalen erhöht. In den Personalrestaurants mussten die Konsumationspreise auf 1. Januar 1980 der eingetretenen Teuerung angepasst werden.

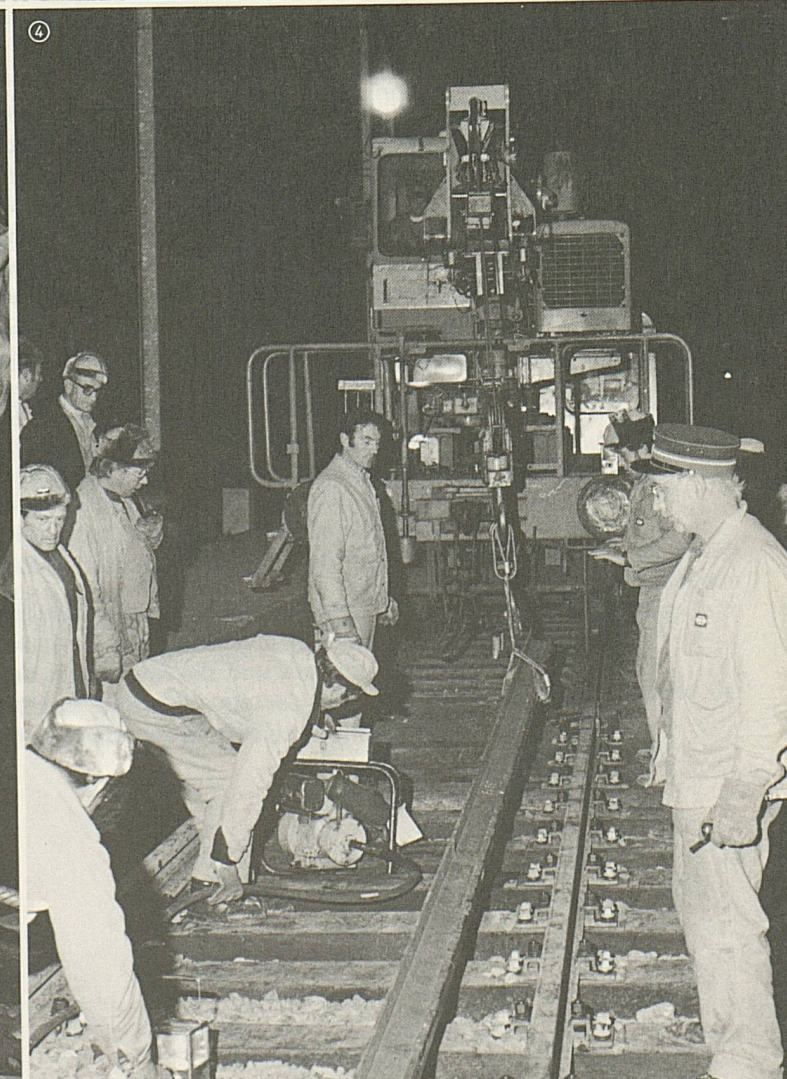
Die sieben Sozialberaterinnen und die drei für die Betreuung suchtgefährdeter Mitarbeiter eingesetzten Sozialarbeiter widmeten ihre Aufmerksamkeit der gezielten Vor- und Fürsorge.

Personalversicherungen

Am 31. Dezember 1979 gehörten 33 631 (1978: 33 590) Versicherte und 2451 (2490) Einleger der Pensions- und Hilfskasse (PHK) an. Die Summe ihrer versicherten Verdienste betrug 778,7 (775,1) Mio Franken. Den am Jahresende vorhandenen Pensionsbezüglern kamen Kassenleistungen von insgesamt 200,2 (199,6) Mio Franken zu. Im Berichtsjahr wurde ein versicherungstechnischer Gewinn von 3,9 (3,5) Mio Franken erzielt. Das Vermögen der PHK wuchs auf 2776,5 (2706,8) Mio Franken an. Ihm standen am Ende des Jahres 1979 statutarische Verpflichtungen in der Höhe von 4151,9 (4086,0) Mio Franken gegenüber.

Nächtliche Grossaktion

Nach Durchfahrt des letzten Zuges Genf-Brig um 22.42 Uhr werden in einer konzentrierten, minutiös vorbereiteten Aktion von mehreren Bauequipen die Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen im Westkopf des Bahnhofes Leuk umgestaltet. Am nächsten Morgen um 05.05 Uhr fährt als erster Zug der Lombardei-Express Paris-Venedig über die neue Gleisanlage. ►



Bei der unternehmenseigenen Krankenkasse wurden am Jahresende 41 893 (41 835) Männer, 16 487 (16 211) Frauen und 9980 (10 114) Kinder als versicherte Mitglieder gezählt. An Einnahmen verzeichnete die Kasse 61,5 (61,9) Mio Franken; die Ausgaben betrugen 55,7 (51,1) Mio Franken. Da die Krankheitskosten im Berichtsjahr deutlich anstiegen, fiel der Einnahmenüberschuss mit 5,8 (10,7) Mio Franken kleiner aus als im Vorjahr. Das Vermögen der Krankenkasse betrug am Ende des Jahres 1979 63,6 (56,2) Mio Franken. Nähere Angaben über die Personalversicherungen können den besonderen Jahresberichten entnommen werden.

Unfallverhütung

Der betriebseigene Unfallverhütungsdienst der SBB ermittelte in Zusammenarbeit mit der SUVA auf bestimmten Arbeitsplätzen den Grad der Schadwirkung gefährlicher Gase, Dämpfe und Staube von Metallen, Asbest, Quarz und von Emissionen bestimmter Verbrennungsmotoren. Um hohe Konzentrationen abzubauen, wurden die Fachdienste veranlasst, kollektive oder individuelle Schutzmassnahmen zu treffen. Die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang ist glücklicherweise zurückgegangen. Zum Teil ist dies dem Tragen von Warnkleidern im Gleisbereich, das die persönliche Sicherheit wesentlich erhöht, zuzuschreiben. Die Erfahrungen der letzten Zeit wurden in die Vorschriften eingebaut.

Bahnärztlicher Dienst

Die Gesamtmorbidität des Personals (krankheits- und unfallbedingte Abwesenheiten) hat im Vergleich zum Jahre 1978 keine Änderung erfahren. Sie beträgt 16,26 Kalendertage pro Mann, was einen Koeffizient der Unverfügbarkeit (Fehlzeit in Prozent der Sollzeit) von 4,45% ergibt.

Die regionalen Unterschiede blieben bestehen. Im Berichtsjahr ist allerdings eine gewisse Tendenz zur Angleichung festzustellen, indem die Fehlzeiten im deutschsprachigen Gebiet zugenommen und jene im französischen und italienischen Sprachgebiet abgenommen haben. Die Unverfügbarkeit in % hat sich wie folgt entwickelt:

	1977	1978	1979
Deutsche Schweiz	3,77	3,90	4,10
Französische Schweiz	5,01	5,43	4,90
Italienische Schweiz	6,90	7,28	6,61

Die 1976 eingeführte Praxis, Kurzabsenzen auch ohne Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses zu anerkennen, hatte keine ungünstigen Auswirkungen auf das Ausmass der Abwesenheiten. Die mittlere Unverfügbarkeit aus diesen Kurzabsenzen blieb seit 1972 praktisch konstant – in der vierjährigen Periode 1972–75 waren es 1,18 Tage pro Bediensteten, in der Vierjahresperiode 1976–79 1,20 Tage –, und dies obwohl die auf Krankheiten zurückzuführenden Absenzen in den beiden Perioden eine leicht zunehmende Tendenz aufwiesen (Morbiditätsziffer 10,35 bzw. 10,87). Die durchschnittliche Unverfügbarkeit für die unfallbedingten Absenzen beträgt während der genannten Vierjahresperioden 3,81 bzw. 4,05 Tage pro Bediensteten.

Die Zahl der Einstellungsuntersuchungen (2306) nahm vor allem in den Herbstmonaten namhaft zu. Bei der bei 11 700 Bediensteten vorgenommenen Schirmbildkontrolle der Thoraxorgane wurden drei Fälle aktiver Lungen-Tuberkulose und drei Fälle bösartiger Tumore der Atemwege entdeckt. Im weiteren wurden 1100 Lokführer periodisch kontrolliert. Die Untersuchungsbefunde, die Morbiditätsverhältnisse und das durchschnittliche Pensionierungsalter lassen den Schluss zu, dass sich die Lokführer gesamthaft betrachtet eines guten Gesundheitszustandes erfreuen.

Die Wirksamkeit der Gripeschutzimpfung hat sich erneut bestätigt. Zur freiwilligen Impfung meldeten sich anlässlich der Herbstkampagne allerdings nur 4500 Personen. Die ungenügende Impffreudigkeit und die Impfpolitik der Schweiz, die nur eng begrenzte Personenkreise erfasst und breite Teile der Bevölkerung, welche für die Verbreitung des Grippevirus verantwortlich ist, ausseracht lässt, erschweren die Bekämpfung der echten viralen Grippefälle.