Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1983)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1983

Autor: Grosjean, Carlos

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675997

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: 09.12.2025

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

Bericht und Antrag
des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen
zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1983

Herr Bundespräsident, Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1983 zu unterbreiten.

Die auf Anfang 1983 erhoffte Konjunkturerholung ist nicht eingetreten. Im Gegenteil: statt sich zu beleben, hat sich die Wirtschaftslage im ersten Halbjahr 1983 weiter verschlechtert, was sich vor allem auf den Güterverkehr negativ auswirkte. Trotzdem kann ein Abschluss vorgelegt werden, der mit einem Fehlbetrag von 431,7 Mio Franken um gut 66 Mio Franken besser ist als das Vorjahresergebnis. Dieses angesichts der Umstände relativ günstige Ergebnis ist namentlich auf folgende Faktoren zurückzuführen:

- die leichte Erholung des Güterverkehrs in der zweiten Jahreshälfte
- die erfolgreichen Bestrebungen, die Erträge zu steigern und den Aufwand zu senken.

Grund zu besonderem Optimismus haben wir gleichwohl nicht, denn die Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen ist nach wie vor unbefriedigend. Die Haltung der SBB angesichts dieser Situation kann in ihren wesentlichen Elementen in die folgenden Thesen zusammengefasst werden:

1 Die Eisenbahn ist ein unentbehrlicher Bestandteil der Volkswirtschaft. Ihre ökologischen und energiepolitischen Vorzüge bestimmen sie dazu, auch im Verkehrssystem von morgen eine massgebende Rolle zu spielen.
2 Um ihre Aufgabe optimal wahrzunehmen, richten sich die SBB unter Ausnützung ihrer Stärken bestmöglich auf die Anforderungen des Marktes aus.
3 Bei der Ausrichtung auf die Zukunft messen die SBB der Aufwertung des öffentlichen Verkehrssystems erstrangige Bedeutung bei. Ein Schlüssel dazu bildet der durch weitere Massnahmen ergänzte Bau der Neuen Haupttransversalen, verbunden mit einem darauf abgestützten netzweiten neuen Angebotskonzept.
4 Die SBB müssen investieren können. Es sind daher alle Massnahmen zu treffen, um die Ansprüche an die öffentliche Hand aus dem laufenden Betrieb zu begrenzen, so durch
   - Vornahme der notwendigen strukturellen Anpassungen
   - Ausschöpfung aller Produktivitätsreserven
   - kritische Prüfung und Verzicht auf Investitionen mit ungenügender Rentabilität.
5 Die Rechnung der SBB kann mit unternehmerischen Anstrengungen allein nicht ausgeglichen werden. Der Strassenverkehr, insbesondere der Schwerverkehr, hat zufolge des forcierten Ausbaus des Nationalstrassennetzes Konkurrenzvorteile erlangt, welche die Schiene mit eigenen Mitteln niemals wettmachen kann. Das sogenannte Defizit ist der Preis dafür. Kommende verkehrspolitische Regelungen (koordinierte Verkehrspolitik, neuer Leistungsauftrag) haben diesem Umstand Rechnung zu tragen.

Die Unternehmungsleitung setzt sich nachdrücklich für die selbst erreichbaren Verbesserungen ein. Sie hofft, dass auch die Verkehrspolitik das Ihre leisten wird.

Schon heute gilt es, die Eisenbahn des 21. Jahrhunderts vorzubereiten. Dabei muss den Besonderheiten und Bedürfnissen der Schweiz Rechnung getragen werden. Es geht nicht an, einfach eine Lösung zu importieren, die im Ausland zwar Erfolg hat, sich mit den Eigenheiten unseres Landes aber schlecht verträgt. Weltweit brauchbare Patentlösungen gibt es keine.

Angesichts des Wandels der qualitativen Ansprüche der heutigen Gesellschaft gewinnt die Erkenntnis mehr und mehr an Boden, dass die Eisenbahn entscheidende Vorteile hat:

- sie steht in bezug auf die Umweltverträglichkeit (Schadstoffemissionen, Lärm) an der Spitze;
- sie ist bezüglich Energieverbrauch allen Konkurrenten überlegen;

– sie benötigt im Verhältnis zum Transportvolumen am wenigsten Raum;
– sie bietet einen Grad von Sicherheit, der von keinem anderen Verkehrsträger erreicht wird.

Um aus diesen Vorteilen den vollen Nutzen zu ziehen, muss die Eisenbahn des 21. Jahrhunderts ihr Angebot und ihr Netz so anpassen, dass ihre Stellung dort gestärkt wird, wo sie das wesensgerechte Transportmittel ist. Die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit ist der Garant für die Zukunft der Bahn. Aus diesem Grund muss sie ihre Innovationsanstrengungen unermüdlich fortsetzen und sich davor hüten, Strukturen zu pflegen, die keinen Markt mehr haben.

Die Eisenbahn von morgen hat vor allem folgende Anforderungen zu erfüllen:

– Angebotsdichte (Häufigkeit), Angebotsqualität und Zuverlässigkeit einerseits,
– Transportkapazität und Reisezeit anderseits.

Bis heute haben die SBB vorrangig das erste Ziel verfolgt und mit der Einführung des Taktfahrplans im Mai 1982 hiefür auch das deutlichste Zeichen gesetzt. Daneben haben sie in den letzten Jahren noch viele andere, nicht minder bedeutungsvolle Massnahmen verwirklicht:

– Ausbau der Sicherungsanlagen und Einführung der zentralen Zugüberwachung in Zonen mit grosser Verkehrsdichte
– Entflechtung des Bahnknotens Olten durch Leitung der Verkehrsströme über verschiedene Ebenen und Ausbau der Zufahrtsgleise
– Doppelspurbauten (Wallis, Jurafuss usw.)
– Flughafenlinie Zürich.

Auf dem Weg der Realisierung sind:

– Flughafenlinie Genf
– Zürcher S-Bahn.

Bezüglich der Forderung nach einem dichten Leistungsangebot sind bis heute grosse Fortschritte erzielt worden. Weitergehende Schritte in Richtung des zweiten Ziels im Interesse eines besseren Fahrplanangebotes und der Erhöhung der Leistungsqualität stossen an Grenzen, die durch die bestehende Infrastruktur gesetzt werden.

Diese Infrastruktur ist nicht nach einem in seinen Teilen abgestimmten Gesamtplan gewachsen. Sie entstand in der Hitze jenes politischen Fiebers, das sich in der Mitte des letzten Jahrhunderts in unserem Land ausbreitete, als die eidgenössischen Räte darüber entscheiden mussten, ob die Bahn durch den Staat oder durch Privatunternehmungen gebaut und betrieben werden sollte. Wie wir wissen, hat der Gedanke des privaten Bahnbaus obsiegt. Doch bald erwiesen sich mehrere der im harten Konkurrenzkampf entstandenen Bahnen als nicht lebensfähig und mussten in grössere Gruppen eingegliedert werden. Allmählich gewann der Gedanke der Verstaatlichung wieder Boden, und es kam zur denkwürdigen Volksabstimmung von 1898, in der sich das Schweizervolk mit grossem Mehr für den Rückkauf der fünf wichtigsten Bahngesellschaften des Landes durch den Bund aussprach. Als die SBB 1902 ihren Betrieb aufnahmen, hatten sie die damals bereits bestehenden Bahnnetze zu übernehmen. Abgesehen von dem im Jahre 1906 eröffneten Simplontunnel dienten die Bauten, die im Laufe unseres Jahrhunderts noch folgten, im wesentlichen nur dazu, die Kapazität der Strecken zu stärken.

Das heutige Netz der SBB ist mithin ein Werk der Vergangenheit, eine Ansammlung von Linien, die mehr nach regionalen, teilweise sogar spekulativen, als nach nationalen Interessen gebaut wurden. Ausserdem wurden sie nach den Normen des letzten Jahrhunderts verwirklicht: die Neigungen sind recht stark, die Gefällswechsel häufig, die Strecken kurvenreich, und die Bahnhöfe liegen oft nahe beieinander. 38 Prozent der Strecken sind in Kurven gelegen, die mittlere Stationsentfernung beträgt 3,6 Kilometer.

Wollen die SBB den Anforderungen des Verkehrs von morgen mit einem zukunftsgerichteten und bedürfnisgerechten Angebot genügen, so müssen sie ihre Infrastruktur den sich verändernden Gegebenheiten anpassen. Dabei geht es im Interesse des gesamten Netzes in erster Linie darum, die zentrale Achse vom Genfer- zum Bodensee sowie den Ast in Richtung Basel zu stärken. Damit wird ein weite Teile des Eisenbahnnetzes aufwertendes, zukunfts-

gerichtetes Angebotskonzept ermöglicht, welches alle Landesteile besser mit der Schiene erschliesst. Zur Verstärkung dieser netzweiten Aufwertung ergänzen und vervollständigen die SBB die NHT-Konzeption durch gewisse gezielte Ausbauten. Sie werden noch im Laufe des Jahres 1984 entsprechende Vorschläge unterbreiten. Damit kann auch jenen Kreisen Rechnung getragen werden, die sich um das zunehmende wirtschaftliche Ungleichgewicht in unserem Lande sorgen.

Die SBB glauben an ihre Zukunft!

Der Verwaltungsrat spricht den Kadern und Mitarbeitern aller Stufen Dank und Anerkennung aus für die geleistete Arbeit, den Einsatz und das Einstehen für die Belange des Unternehmens. Gleichzeitig dankt er den Behörden und der Oeffentlichkeit für ihr Verständnis und ihre Unterstützung sowie den zahlreichen SBB-Kunden für ihre Bahntreue.

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 1983 werden genehmigt.
2 Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1983 wird genehmigt.
3 Die Deckung des Fehlbetrages von Fr. 431'700'108.-- erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

Bern, 10. April 1984

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Carlos Grosjean

Carlos Grosjean