

Unternehmungsplanung

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1986)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Unternehmensplanung

Der schnelle technisch-wirtschaftliche und soziale Wandel sowie eine starke Umweltbelastung prägen das Bild unserer Gesellschaft. Die Prognose zukünftiger Entwicklungen wird zusehends schwieriger. Eine zukunftsorientierte Unternehmensführung setzt deshalb die intensive Auseinandersetzung mit solchen Fragen voraus. Die SBB tragen dieser wichtigen Führungsaufgabe durch die institutionalisierte Unternehmensplanung Rechnung.

In der langfristigen Unternehmensplanung liegt mit Bahn 2000 nun ebenfalls eine umfassende Angebotsstrategie im Personenverkehr vor.

Der Mittelfristplan 1988–92 wurde erstmals dem Parlament abgegeben. Er basiert auf dem neuen Leistungsauftrag mit der Trennung der finanziellen Verantwortung für Infrastruktur und Betrieb. Die finanzielle Entwicklung soll durch die Optimierungsprojekte wesentlich verbessert werden.

Optimierungsprojekte

Das finanzielle Ergebnis der SBB erfordert in allen Bereichen anhaltende Anstrengungen, um die Erträge zu steigern und den Aufwand zu senken. Die Bemühungen der Generaldirektion wurden 1986 zielstrebig weitergeführt. Mit hoher Priorität wurden besonders die nachstehenden Projekte, die zum Teil ein erhebliches Erfolgspotential vermuten lassen, bearbeitet:

Intensivierung der Liegenschaftsbewirtschaftung: Die notwendigen Strukturen für eine systematische und intensive Bewirtschaftung sind bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen bis Ende 1986 geschaffen worden. Die Evaluation einer EDV-Lösung für die Bewirtschaftung der Liegenschaften konnte abgeschlossen und die Beschaffung eingeleitet werden. Die verstärkte Aktivität hat 1986 gegenüber 1984 einen Mehrertrag von 26 Mio Franken erbracht.

Produktivitätssteigerung in den Hauptwerkstätten: Mit der Einführung des Betriebsstudiendienstes in allen grösseren Hauptwerkstätten wurden die Massnahmen in der Arbeitsvorbereitung und in der Minimierung des Unterhalts verstärkt. Zur Unterstützung werden EDV-Anwendungen studiert. Zwischen 1982 und 1986 kann eine Produktivitätssteigerung von 14% nachgewiesen werden. Die erzielten Jahreseinsparungen betragen 17 Mio Franken (eingeschlossen fünf Mio Franken für Sofortmassnahmen im Rahmen des Aktionsprogramms).

Systematisiertes Controlling: In der Controlling-Konzeption konnten im vergangenen Jahr die Plankalkulation, der Soll/Ist-Vergleich bei den Herstellkosten sowie die Managementerfolgsrechnung so weit vorangetrieben werden, dass mit der schrittweisen Einführung ab Mitte 1987 gerechnet werden darf. Die organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung konnten 1986 weitgehend geschaffen werden.

Neue Fahrausweiskontrolle: Das Ziel dieser Massnahmen ist ein zukunftsorientiertes, kundenfreundliches und wirtschaftliches Fahrausweiskontrollsystem. Die Vorarbeiten für die Einführung der Mehrfahrtenkarte und die Selbstkontrolle in den Agglomerationen Genf, Lausanne, Basel und Zürich wurden 1986 abgeschlossen, so dass der Einführung auf den Fahrplanwechsel 1987 nichts im Wege steht. Die geschätzten Einsparungen betragen rund zehn Mio Franken. Weitere Einsparungen durch Ausdehnung der Selbstkontrolle auf andere Agglomerationen sind mittelfristig vorgesehen.

Materialwesen: Durch die Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation sowie die Schaffung eines einheitlichen und umfassenden EDV-gestützten Systems für Lagerbuchhaltung, -bewirtschaftung und Materialabrechnung soll die Wirtschaftlichkeit im Materialbereich wesentlich verbessert werden. 1986 wurde die 1. Etappe verwirklicht; sie umfasst die Dienstkleider und das Rohpapier. Das gesamte Erfolgspotential kann noch nicht abgeschätzt werden. Für 1986 resultierten Einsparungen von knapp einer Mio Franken durch die Aufhebung der Zwischenlager Renens und Zürich.

Kennziffern: Durch die systematischen Auswertungen vorhandener Informationen im Zeit- und im Quervergleich mit Partnerbahnen wurden Problemfelder aufgezeigt. Diese werden 1987 weiterbearbeitet. Das Kennzahlensystem erlaubt Vorgaben für den Planungsprozess und ermöglicht die

Früherkennung von Problemen. Das Erfolgspotential lässt sich zurzeit nicht beziffern.

Die in den letzten Jahren bearbeiteten Projekte Cargo Rail, Cargo Domizil/Rapid und Produktivitätssteigerung in den Werkstätten führten 1986 zu Ergebnisverbesserungen von rund 90 Mio Franken. Nicht eingerechnet sind die durch das Aktionsprogramm 1982–84 ausgelösten und Ende 1985 abgeschlossenen Projekte, die jährliche Einsparungen von 36 Mio Franken ermöglichen.

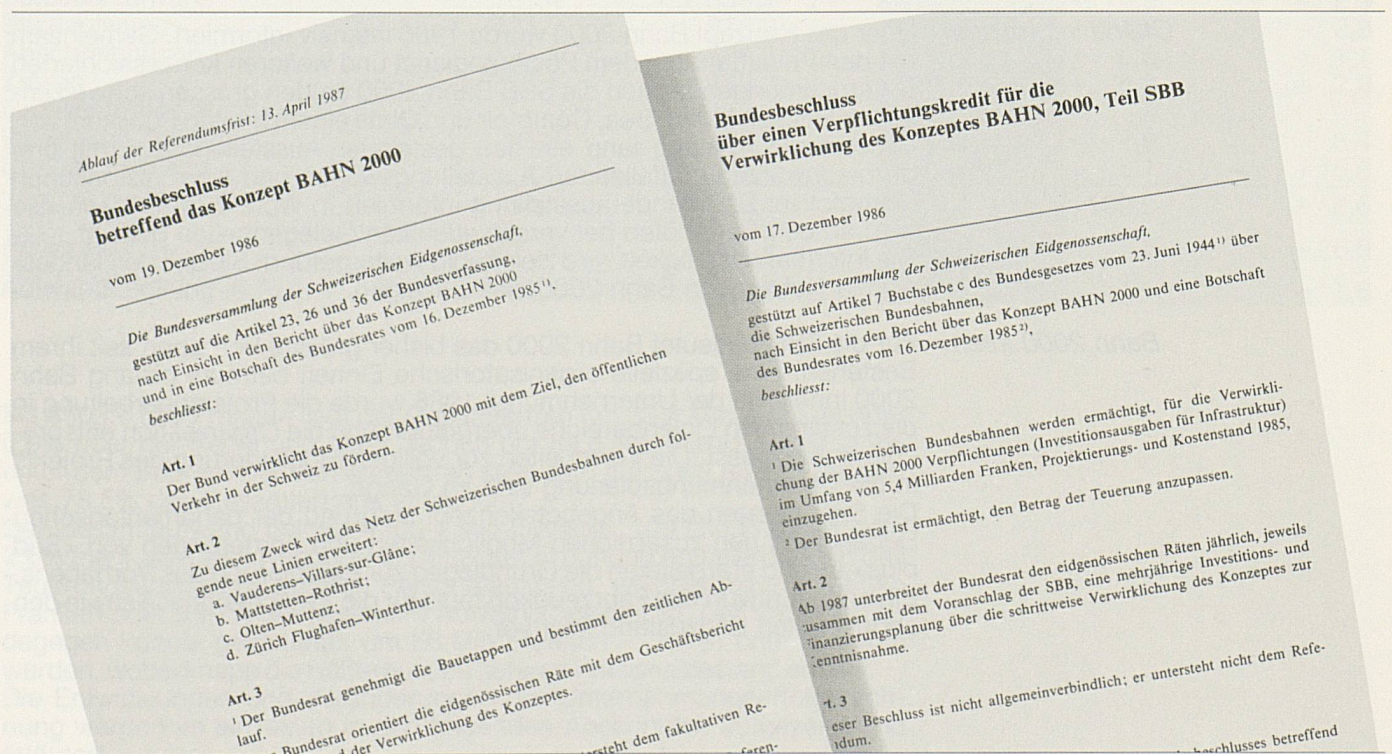
1986, ein Jahr, nachdem der Bundesrat seine Botschaft zur Bahn 2000 verabschiedet hatte, wurde das zukunftsweisende Konzept für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz vom Parlament gutgeheissen. Den Debatten im National- und im Ständerat gingen intensive Diskussionen in den vorberatenden Verkehrskommissionen beider Räte voraus. Besichtigungen im Gelände illustrierten die konzeptionellen Überlegungen und trugen massgeblich zur positiven Aufnahme bei. In der Variantendiskussion um die Neubaustrecke Mattstetten–Raum Olten entschied sich das Parlament im Einvernehmen mit dem Bundesrat für die Variante «Süd plus»; dabei stützte es sich auf einen Bericht der Eisenbahnkonferenz der Jurakantone, der die angebots- und insbesondere fahrzeitmässige Gleichstellung der Jurasüdfusslinie mit der Mittellandachse via Bern–Freiburg verlangte, und auf eine Ergänzungsstudie dazu. «Süd plus» erfüllt die Anforderungen der Jurakantone, indem die bestehende Linie Solothurn–Herzogenbuchsee für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut und mit der geplanten Neubaustrecke verknüpft wird. Deren Bedeutung wird damit nochmals erhöht, wird sie doch nicht nur den Verbindungen Bern–Basel, Bern–Zürich und Bern–Luzern dienen, sondern im östlichen Teil neu auch der IC-Verbindung Biel–Zürich.

Bahn 2000

Zustimmung im Parlament

Die Realisierung von Bahn 2000 stützt sich auf zwei Bundesbeschlüsse: Mit dem einen spricht sich das Parlament für das Konzept sowie den Bau der fahrzeit- und kapazitätsbedingten Neubaustrecken aus. Gegen diesen Beschluss ist das Referendum ergriffen worden, weshalb er erst mit der Annahme in der eidgenössischen Volksabstimmung wirksam werden kann. Der zweite Bundesbeschluss regelt den Kreditrahmen und die Finanzierung der Investitionen in das SBB-Netz. Das Parlament bewilligte einen Verpflichtungskredit von 5,4 Milliarden Franken für infrastrukturelle Anpassungen und Ergänzungen im SBB-Netz, wovon 3 Milliarden für den Ausbau bestehender Anlagen sowie 2,4 Milliarden für die vier Neubaustrecken Vauderens–Villars-sur-Glâne, Mattstetten–Rothrist, Olten–Muttenz und Zürich Flughafen–Winterthur (Kosten- und Planungsstand 1985).

Auf dem Weg zur Volksabstimmung



Bahn 2000 ist eine der wichtigsten verkehrspolitischen Massnahmen im Kampf gegen die negativen Auswirkungen der fortschreitenden Mobilität und die Verknappung der Boden- und Energieressourcen. Sie ist jedoch nur dann erfolgreich, wenn sie landesweit das ganze Angebot im öffentlichen Verkehr einbezieht. Ziel ist deshalb eine noch besser ineinandergreifende und zeitlich sich häufiger anbietende Transportkette von Haus zu Haus. Die Voraussetzungen dazu sind günstig, werden doch städtische wie ländliche Regionen durch ein feinmaschiges Netz mit Bahn- und Busbetrieben erschlossen: 97% aller Haushalte liegen weniger als einen Kilometer von der nächsten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels entfernt. Damit sich das überregionale, Mittel- wie Grosszentren verbindende Angebot und das Regionalverkehrsangebot bestmöglich ergänzen, erarbeiten die SBB das Fahrplankonzept 2000 gemeinsam mit den Privatbahnen, dem Postautodienst und weiteren konzessionierten Transportunternehmungen. In einer ersten Phase werden in einzelnen, räumlich begrenzten Planungseinheiten Angebotsstrategien entwickelt.

Offene Planung

Bahn 2000 wird schrittweise verwirklicht. Der Fahrplan 1987 erweitert das Angebot dort, wo dies mit der heutigen Infrastruktur noch möglich ist. Weitere Verbesserungen bedingen netzweit den Ausbau bestehender Anlagen, insbesondere aber den Bau der neuen Abschnitte. Angestrebt wird eine weitere Zwischenetappe zu Beginn der neunziger Jahre mit der Inbetriebnahme einzelner baulicher oder technischer Verbesserungen. Da auf diesen Zeitpunkt mehrere ausländische Nachbarbahnen ihre Neubaustrecken realisiert haben und eine neue Generation Rollmaterial in Betrieb nehmen werden, kommt auch der Einbindung des internationalen Verkehrs grössere Bedeutung zu. Bahn 2000 schafft gute Voraussetzungen für raschere, häufigere und durchgehende Zugläufe sowie eine Verbesserung der Anschlüsse.

Um die Planung ohne Unterbruch in das Genehmigungsverfahren und die Realisierung überführen zu können, ist die Erarbeitung der Vorprojekte eingeleitet worden. Bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen wurden dazu die organisatorischen Voraussetzungen geschaffen. Die SBB werden die Neubauprojekte mit sichtbaren Eingriffen in die bestehende Kulturlandschaft nur in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen, Regionen und Gemeinden planen. Sie haben deshalb das Gespräch mit den zuständigen Stellen aufgenommen.

Für die Abschnitte Vauderens–Villars-sur-Glâne und Olten–Mutztenz wurden gemeinsame Projektorganisationen gebildet. Beim Abschnitt Mattstetten–Rothrist, der drei Kantone berührt, haben sich die Planungspartner auf ein gleich strukturiertes Vorgehen geeinigt. Nach nunmehr getroffener Variantenwahl sollen in diesem Abschnitt noch vor Beginn der Vorprojektarbeiten die Linienführung und die Planungsgrundlagen bereinigt werden.

Offene Information

Über das Konzept Bahn 2000 wurde 1986 intensiv informiert. Gemeinsam mit den Privatbahnen, dem Postautodienst und weiteren konzessionierten Unternehmungen stellten die SBB Bahn 2000 an den grossen schweizerischen Messen Muba, Bea, Comptoir und Olma einem breiten Publikum vor. Besonderen Anklang fand ein neu gestalteter Ausstellungszug mit drei grün-schwarzen, auffallenden Ausstellungswagen und einer historischen Lokomotive. Die Wanderausstellung informiert in Wort, Bild und Ton. Sie wird an den Bahnhöfen bei verschiedensten Gelegenheiten gezeigt. Die Informationstätigkeit wird zielstrebig weitergeführt. Sie soll den landesweiten Nutzen von Bahn 2000 klar aufzeigen.

Bahn 2000 intern

Für die SBB bedeutet Bahn 2000 das bisher grösste Vorhaben seit ihrem Bestehen. Eine spezielle organisatorische Einheit betreute bislang Bahn 2000 innerhalb der Unternehmung. 1986 wurde die Projektbearbeitung in die zuständigen Linienbereiche übergeführt und die Organisation entsprechend angepasst. Die Vorarbeiten zur völligen Eingliederung des Projekts in die Unternehmungsplanung sind im Gange.

Die SBB passten das Angebotskonzept aufgrund der parlamentarischen Behandlung den zusätzlichen Möglichkeiten und Forderungen von «Süd plus» an und erarbeiteten die Grundlagen zur Etappierung des Vorhabens. Ein erster Entwurf des Fahrzeugkonzepts für die Zwischenphase sowie den angestrebten Endzustand liegt vor.