

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1986

Autor(en): **Grosjean, Carlos**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

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

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675925>

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.

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1986

Herr Bundespräsident, Frau Bundesrätin, Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 zu unterbreiten.

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1986 der SBB schliesst mit einem Fehlbetrag von 356,8 Mio Franken ab. Das Rechnungsergebnis hat sich somit gegenüber dem Vorjahr um 75,6 Mio Franken verschlechtert. Der veranschlagte Fehlbetrag wurde um 23,6 Mio Franken überschritten, beziehungsweise um 11,6 Mio Franken unter Berücksichtigung der vom Bundesrat nachträglich bewilligten höheren Teuerungszulagen. Dieses Ergebnis steht nur wenig hinter den Erwartungen zurück. Die Abweichung ist in erster Linie auf das Stagnieren des Verkehrsertrages zurückzuführen, der sich nicht wie erhofft steigern liess. Dafür konnte der veranschlagte Aufwand gesenkt werden, so dass der Kostendeckungsgrad mit 92% praktisch unverändert blieb.

Die marktbezogenen obersten Unternehmungsziele der SBB lauten:

«Die SBB dienen im Rahmen ihres Auftrages der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Sie setzen sich nachdrücklich für die Schaffung eines ausgewogenen Verkehrssystems ein, das allen Verkehrsträgern vergleichbare Bedingungen sichert und das die Erhaltung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet.

Sie festigen durch kundengerechte, attraktive und auf die besonderen Vorteile der Eisenbahn abgestimmte Leistungen ihre bedeutende Stellung auf dem Transportmarkt und bauen sie wo immer möglich aus.»

Seit einigen Jahren zeichnet sich die Unternehmungsführung durch eine ermutigende Dynamik aus:

- Verstärktes Marketing
- Taktfahrplan und weiterer Leistungsausbau
- Bahnanschluss der Flughäfen (Zürich 1981, Genf 1987)
- Bau der Zürcher S-Bahn
- Erneuerung des Rollmaterials
- Schaffung wettbewerbsfähiger Tarife
- Erweiterung der Distribution (SBB-Kundenkarte, Annahme der wichtigsten Kreditkarten)
- Verkaufsförderungsmaßnahmen verschiedener Art
- Engere Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern, einschliesslich Swissair und Crossair
- Einführung von Cargo Domizil
- Neue Unternehmungsstrategien für Cargo Rail und Cargo Combi

Aus diesen Beispielen ist ersichtlich, dass grosse Anstrengungen unternommen worden sind. Sie haben erfreuliche Ergebnisse gezeitigt. Weitere Verbesserungen sind im Gange.

Für die SBB war 1986 ein Jahr der wegweisenden Schritte in die Zukunft. Zuvorderst stehen die von den politischen Behörden und namentlich vom Parlament gefassten Beschlüsse zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Das Konzept Bahn 2000, die neue Definition des SBB-Leistungsauftrags und die Finanzierung von Tarifsenkungen veranschaulichen die erzielten Fortschritte. Dazu kommen die unternehmerischen Anstrengungen zur Angebots- und Leistungsverbesserung.

Im Personenverkehr lag das Schwergewicht auf der Vorbereitung der für 1987 in fast sämtlichen Angebotsbereichen vorgesehenen Verbesserungen: Fahrplan, Preise, Komfort, zusätzliche Dienstleistungen, Ausbau der Publikumsanlagen usw. Besondere Beachtung dürften die Genfer Flughafenlinie und die direkte TGV-Verbindung Paris–Bern finden.

Im Güterverkehr wurde die Lancierung von Cargo Rail (für Wagenladungen) und Cargo Combi (für Huckepack und Containerverkehr) erleichtert durch die Neustrukturierung der Produkte und durch das für den Marktauftritt verjüngte Erscheinungsbild. Die Angebotsverbesserung, die völlige Umgestaltung des Cargo Rail-Tarifs und die fortschreitende Anwendung einer neuen Angebotspolitik für Cargo Combi unterstützten die Konkurrenzfähigkeit der Bahn. Der harte Wettbewerb im internationalen Verkehr erfordert eine fortwährende Stärkung des Auftretens am Markt, um den Problemen der Leistungsqualität zu begegnen. Im Einvernehmen mit den Nachbarbahnen setzen sich die SBB hiefür mit aller Kraft ein; sie sind sich der Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit bewusst.

Indem das Parlament die Verhandlungen über Bahn 2000 innerhalb eines Jahres zum Abschluss brachte, bewies es seinen Willen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Diese positive Einstellung ist um so ermutigender, als es sich bei Bahn 2000 um ein Grossprojekt mit zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Verknüpfungen handelt. Der Verwaltungsrat der SBB, die Geschäftsleitung und alle Mitarbeiter der Unternehmung danken den eidgenössischen Parlamentariern sowie Herrn Bundesrat Schlumpf und dem Gesamtbundesrat für ihren Einsatz und ihre Tatkraft. Unseres Erachtens werden die SBB dank Bahn 2000 ihre Marktanteile mindestens halten können. Es darf somit erwartet werden, dass zusätzlicher Verkehr die Deckung der Kosten, einschliesslich jener für die Infrastruktur, gewährleisten wird.

Den Ausgangspunkt für die Finanzierung von Bahn 2000 bildet die Anwendung des SBB-Leistungsauftrags 1987. Da es sich um Infrastruktur-Investitionen handelt, streckt der Bund die erforderlichen Mittel in Form rückzahlbarer Darlehen vor. Die den SBB zu marktüblichen Bedingungen gewährten Darlehen belasten die Kapitalrechnung des Bundes, nicht jedoch dessen Finanzrechnung. Da die SBB während des Baus von Bahn 2000 keine zusätzlichen Einnahmen erwirtschaften können, wird der Bund zu Beginn die Zinsen und Abschreibungen übernehmen. Diese werden die Finanzrechnung nur geringfügig belasten (entsprechend etwa 1% der Ausgaben gemäss Finanzrechnung 1985). In diesem Zeitraum erübrigen sich somit besondere Finanzierungsmassnahmen.

Der gesamte Infrastrukturaufwand, welcher die Zinsen auf Darlehen, die Abschreibungen und den Unterhalt einschliesst, wird das System Bahn 2000 von seiner Inbetriebsetzung an belasten. Mit wachsendem Verkehr werden diese zunächst zu Lasten des Bundes fallenden Ausgaben jedoch in zunehmendem Masse ausgeglichen durch Einnahmen aus dem steigenden SBB-Beitrag an den Infrastrukturaufwand.

Am 9. Oktober 1986 hiess das Parlament in der Schlussabstimmung die Änderung des SBB-Gesetzes und den Bundesbeschluss über die Grundsätze des SBB-Leistungsauftrags 1987 gut. Ebenso sprach es sich über die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen aus. Da die am 19. Januar 1987 abgelaufene Referendumsfrist ungenützt blieb, ist der neue Leistungsauftrag seit dem 1. Januar 1987 in Kraft. Seine Ziele sind im wesentlichen dieselben wie beim Leistungsauftrag 1982. Die Änderungen betreffen den unternehmerischen Rahmen. Dieser bringt eine klare Entflechtung der finanziellen Verantwortung zwischen Bund und SBB:

- Der Bund übernimmt die Infrastrukturkosten.
- Die SBB tragen die finanzielle Verantwortung für den Betrieb, einschliesslich Rollmaterial.

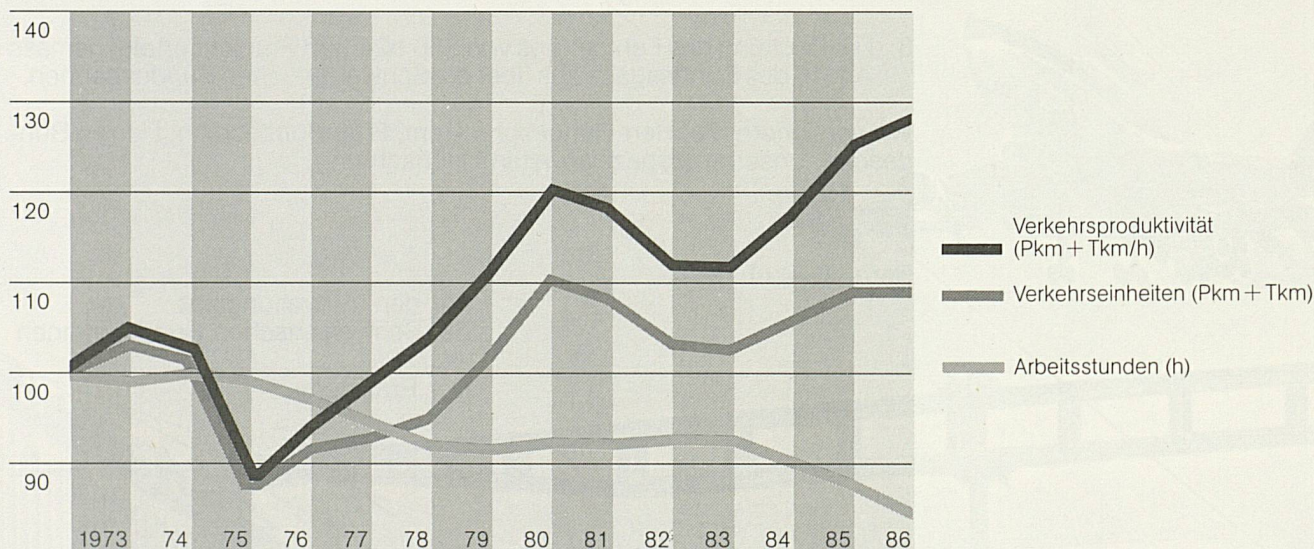
Für die Benützung der Infrastruktur haben die SBB dem Bund einen Beitrag zu leisten, der vom Bundesrat festgelegt und vom Parlament gutgeheissen wird.

Im übrigen anerkennt der Leistungsauftrag 1987 zusätzlich zum Regionalverkehr den Huckepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung.

Die Entflechtung der Verantwortlichkeiten hat die für die Strasse geltende Ordnung zum Vorbild. Die Entflechtung stärkt die Stellung der SBB und verpflichtet diese zugleich zu grössten unternehmerischen Anstrengungen.

Entwicklung der Verkehrsproduktivität

Index 1972 = 100



Für 1987 wurde der Beitrag der SBB an die Deckung der Infrastrukturkosten auf 211 Mio Franken festgelegt. Das Ziel ist hochgesteckt. Unternehmungsleitung und Mitarbeiter der SBB werden alles daransetzen, die eingegangene Verpflichtung zu erfüllen.

Zu den wichtigen Beschlüssen, die das Parlament 1986 zugunsten des öffentlichen Verkehrs fasste, zählen auch die Tarifsenkungsmassnahmen. Am meisten Anklang fand die Herabsetzung des Preises für das 1/2-Preis-Abonnement auf 100 Franken; ihr war ein überwältigender Erfolg beschieden. Die attraktiven Angebote werden von Werbeaktionen unterstützt, und unsere Mitarbeiter tun ihr Bestes, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Die Tarifmassnahmen beleben zusätzlich die Nachfrage, die in den Spitzenstunden Probleme stellt. In Erwartung eines stärkeren Andrangs wurden, wo immer möglich, Züge verstärkt oder vereinzelt sogar regelmässige Zusatzzüge eingelegt. Noch ist nicht überall eine Lösung gefunden, und in einzelnen Fällen werden nur längerfristige Massnahmen eine optimale Kundenbedienung sicherstellen können.

Ein grosser Schritt zur weiteren Verbesserung des Reisezugangebots wird mit dem Fahrplanwechsel vom 31. Mai 1987 getan. Seit Monaten sind die Mitarbeiter der betreffenden Dienste daran, das im Rahmen der personellen und betrieblichen Möglichkeiten verbesserte Leistungsangebot vorzubereiten. Für den Personenverkehr wird 1987 zu einer ersten Etappe auf dem Weg zu Bahn 2000; dazu gehören namentlich die wesentliche Erhöhung der Anzahl Eurocity-, Intercity- und Schnellzüge, die Eröffnung der Genfer Flughafenlinie und die Verdichtung des Regionalzugfahrplans. Auch bemühen sich die SBB, die Verknüpfung von Bahn und Auto durch den Bau oder die Vergrösserung von Bahnhofparkplätzen zu verbessern.

1986 war ein Jahr der parlamentarischen Beschlüsse. Sie bilden einen klaren Ausdruck des politischen Willens. Wir werden alles daransetzen, die in die SBB gesetzten Erwartungen voll zu erfüllen.

Die SBB glauben an ihre Zukunft.

Der Verwaltungsrat spricht den Mitarbeitern aller Stufen für ihre Arbeit, ihren Einsatz und ihr Einstehen für das Unternehmen Dank und Anerkennung aus. Gleichzeitig dankt er den zahlreichen Kunden für ihre Bahntreue.

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

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 werden genehmigt.

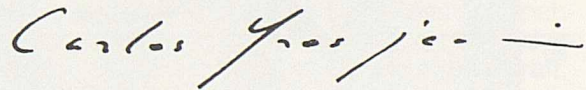
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1986 wird genehmigt.
3. Die Deckung des Fehlbetrags von 356 824 323 Franken erfolgt gemäss Art. 16 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen.

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

Bern, 7. April 1987

Für den Verwaltungsrat
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident



Carlos Grosjean

*Bahn 2000 ein entscheidendes Stück voran
National- und Ständerat hiessen 1986 das Konzept Bahn 2000 und die
Finanzierung des Vorhabens mit überwältigender Mehrheit gut. Ebenfalls
gut in Fahrt ist auf diesem Bild ein Zug mit der Re 4/4 IV «Bahn 2000» auf
der Flughafenlinie Genf kurz vor deren Fertigstellung.*



2000

Bahn

Rail

Ferrovie

2000

Toutes directions

70 m

Lausanne
Genève - Lac
Aéroport
Gd-Saconnex
Ferney