

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1986)

Rubrik: Unternehmungsführung

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: 06.02.2026

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

Unternehmensführung

Verwaltungsrat und Generaldirektion

Im Berichtsjahr befasste sich der Verwaltungsrat unter dem Vorsitz von Präsident Carlos Grosjean an sieben Sitzungen vorwiegend mit Fragen der Angebots- und Leistungsgestaltung. Die Realisierung des Angebotskonzeptes 1987 im Personenverkehr ist sichergestellt; es wird ab 31. 5. 1987 einen weiteren bedeutenden Ausbau des Reisezugfahrplans, die Führung direkter Züge nach dem Flughafen Genf über die neue Verbindungslinie sowie verschiedene weitere Neuerungen bringen. Ein wichtiges Element der vom Rat verabschiedeten neuen Tarifstruktur war der Vorschlag zuhanden der politischen Behörden, ein nationales 1/2-Preis-Abonnement zu stark ermässigtem Preis herauszugeben.

Im Rahmen des planmässigen Ausbaus der Anlagen genehmigte der Rat eine Reihe von Projekten, unter anderem für den Ausbau des Aufnahmegebäudes und die Perronanlagen des Hauptbahnhofs Zürich. Mit der Bestellung weiterer Einheitswagen IV, einer Serie neuer Speisewagen, der zweiten Tranche neuer Pendelzüge und einer Serie von Brüniglokomotiven wird die Modernisierung des Rollmaterials fortgesetzt. Die ebenfalls beschlossene Beschaffung einer ersten Serie von Doppelstockzügen bildet einen Markstein auf dem Weg zur Realisierung der S-Bahn Zürich.

Für den Güterverkehr standen Förderungsmassnahmen sowie Probleme des Transits zur Diskussion. Dabei kam der Rat in Übereinstimmung mit der Generaldirektion zur Ansicht, dass neben einer genügenden Transportkapazität die verbesserte Leistungsqualität durch kürzere Transportzeiten eine wesentliche Voraussetzung für höhere Verkehrsanteile im Transit bildet. Der Rat nahm daher mit Genugtuung Kenntnis von der unter Führung des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes vorangetriebenen Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für einen neuen Alpenbasistunnel. Ein solcher drängt sich auch im Hinblick auf den Zusammenschluss der entstehenden nationalen Hochleistungsnetze im Personenverkehr auf.

Der Rat stellt mit Befriedigung fest, dass 1986 zum Jahr der verkehrspolitischen Entscheide geworden ist. Die eidgenössischen Räte befassten sich intensiv mit dem Konzept Bahn 2000 und den zu seiner Verwirklichung notwendigen vier Neubaustrecken und verabschiedeten die Vorlage an der Schlussabstimmung vom 19. Dezember mit 38 zu 0 und 105 zu 10 Stimmen. National- und Ständerat stimmten ausserdem dem neuen Leistungsauftrag 1987 an die SBB zu. Dieser sieht als wichtigste Neuerungen vor, die finanzielle Verantwortung für die Infrastruktur dem Bund zu übertragen und den Huckepackverkehr als gemeinwirtschaftliche Leistung zu anerkennen.

Im Verwaltungsrat sind in personeller Hinsicht zwei Änderungen zu verzeichnen. Die Herren Dr. iur. Hans Munz und Dr. oec. Max Rüegg traten wegen Erreichens der Altersgrenze auf Ende 1986 zurück, Herr Rüegg auch in seiner Funktion als Präsident der Geschäfts- und Finanzprüfungskommission. Der Ratspräsident würdigte ihre Verdienste um die SBB und sprach ihnen Dank und Anerkennung aus. Der Bundesrat wählte als neue Ratsmitglieder die Herren Dr. chem. Hannes Goetz und Dr. iur. Peter Hutzli.

Die Generaldirektion war 1986 in besonderem Masse in verkehrspolitischen Fragen engagiert. Vor allem ging es um die Begleitung der parlamentarischen Beratungen über den Leistungsauftrag 1987, des Konzeptes Bahn 2000 und der im Interesse der Umwelt beantragten Tarifmassnahmen des Bundes.

Im Bereich Angebot und Produktion bildete die Vorbereitung des Angebotskonzeptes für den Personenverkehr 1987 einen Schwerpunkt. Dieses verwirklicht unter anderem die markantesten Leistungsverbesserungen seit der Einführung des Taktfahrplans 1982. Weiter wurde das Preisinstrumentarium im Personenverkehr überprüft, eine Plattform für Tarif- und Verkehrsverbünde geschaffen und an der Verwirklichung verschiedener Verbünde intensiv mitgearbeitet. Besondere Aufmerksamkeit galt der Gestaltung zeitgemässer Verkaufs- und Publikumsanlagen wie auch der beschleunigten Beschaffung von Rollmaterial für den Personenverkehr.

Grosse Bedeutung kam der Erweiterung der Marktleistungskontrolle, dem Ausbau des Rechenzentrums (siehe auch Abschnitt Informatik) und der Weiterführung zahlreicher Rationalisierungsmassnahmen zu.

Am 1. 9. 1986 konnte das im Sinne eines Führungsinstrumentes neu gefasste und vom Verwaltungsrat genehmigte Geschäftsreglement der SBB in Kraft gesetzt werden. Ende Jahr wurden die Ergebnisse zweier wichtiger interner Untersuchungen vorgelegt. Die eine, der Bericht Regionalisierung, befasst sich mit der optimalen Organisationsform der Aussendienstleistungen; dabei geht es unter dem Titel Filialisierung um die Neugestaltung der Führungsstrukturen Betriebsabteilung / Verkaufsleitung – Dienststellen. Die andere Untersuchung hat die zweckmässige Strukturierung der Kreisdirektionen zum Gegenstand. Die Generaldirektion erteilte die Aufträge zur Detailbearbeitung.

Im Berichtsjahr legte die Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr der Stiftung CH 91 ein Grobkonzept vor. Angestrebt wird ein Anteil des öffentlichen Verkehrs von 50% für die Reise zu den Anlässen der CH 91 und von 60 bis 80% für die Transfers zwischen den Ereigniszentren.

Die Informatik eignet sich für die Lösung vieler allgemein geschäftlicher wie auch bahnspezifischer Probleme. Sie vermag Informationen aus verschiedenen Bereichen zu verknüpfen und sie zeitgerecht überall dort, wo sie gebraucht werden, zur Verfügung zu stellen. Dank dieser Eigenschaften erlangt sie bei den SBB zunehmende Bedeutung für

- den Kundendienst in den Bereichen Angebotsberatung und Verkaufsförderung sowie bei der Verbesserung der betrieblichen Auskunftsbereitschaft,
- die Bahnproduktion in der Bewirtschaftung des Angebots für den Personen- und Güterverkehr, beim Erstellen und Nachführen der Fahrpläne, als Dispositionswerkzeug zur besseren Bewältigung der Spitzenbelastungen sowie zur Verbesserung der Pünktlichkeit,
- die bahntechnischen Bereiche als Planungs-, Dispositions- und Kontrollinstrument für die Werkstätten, als Instrument für die Materialbewirtschaftung sowie als bedeutendes Hilfsmittel beim Neubau und Unterhalt der Bahninfrastruktur,
- die Führung als Informationslieferantin und Entscheidungshilfe sowie als Kontrollinstrument.

Diese Einsatzbereiche sind teilweise erst generell erkannt, teilweise detailliert analysiert und mit Informatikanwendungen in die Tat umgesetzt. Schwerpunkt dieser Umsetzung war 1986 die Installation der elektronischen Schaltergeräte (ESG) in den bedeutendsten Bahnhöfen für die Ausgabe aller Billettsorten und die Vornahme von Platzreservierungen. In einem zweiten Ausbauschritt wird diesen Geräten in den kommenden Jahren eine umfassende Fahrplan- und Tarifiedatenbank beigegeben. Weitere Akzente des Informatikeinsatzes während des vergangenen Jahres waren die Betriebsaufnahme des Energiebewirtschaftungssystems ESPRO (Energiewirtschaft, Statistik und Programmierhilfe), die Eingliederung der Debitorenfunktion ins FIRE (System für das Finanz- und Rechnungswesen) sowie die Überführung erster Lagerbestände ins rechnergestützte Bewirtschaftungssystem MAWE (Materialwesen). Zudem wurden die Arbeiten für die Realisierung von Informatikanwendungen in den Gebieten Fahrplan, Tarifierung und Liegenschaftenverwaltung aufgenommen.

Trotz der in der Vergangenheit erzielten Erfolge beim Einsatz von Informationstechniken besteht noch ein erhebliches Potential an nützlichen und wirtschaftlichen Informationsprojekten. Die zeitgerechte Realisierung dieser Vorhaben setzt den Einsatz qualifizierter Fachkräfte in den betroffenen Abteilungen voraus. Die angespannte Marktlage bei ausgewiesenen Informatikern, verbunden mit dem engen Spielraum in den Anstellungsbedingungen des Bundes, ermöglicht die Rekrutierung von Fachpersonal nur in bescheidenem Umfang. Auch der Heranbildung von Informatikern aus den Reihen eigener Mitarbeiter sind Grenzen gesetzt. In dieser Situation sind die Anstrengungen auf die sorgfältige Auswahl neuer Projekte, die Steigerung der Produktivität bei den eigenen Informatikern sowie auf den sinnvollen Einsatz von Werkzeugen der individuellen Datenverarbeitung zu konzentrieren.

Der vermehrte Einsatz von Informatikwerkzeugen wirkt sich nicht nur auf die Produkte und Arbeitsmethoden der SBB günstig aus, sondern verändert auch die Arbeitsweise der Mitarbeiter. Deshalb kommt der Ausbildung und Instruktion der Kader und Mitarbeiter in diesen neuen Techniken besondere Bedeutung zu. Der Informatikunterricht gehört seit Jahren zum Bestandteil der Kaderkurse. Er wird inhaltlich ausgeweitet, neue Ausbildungsmöglichkeiten werden den Mitarbeitern angeboten. Steht dabei auch das Verständnis für den sinnvollen innovativen Gebrauch des Instruments Informatik im Vordergrund, wird ergänzend der Frage nach einem ausgewogenen Zusammenspiel von Mensch und Maschine nachgegangen, einem Zusammenspiel, das eine klare Rangordnung des Entscheidungsträgers Mensch über die ausführende Maschine gewährleisten muss.

Informatik – ein leistungsfähiges Instrument

Die moderne Bahn benötigt den umfassenden Einsatz der Informatik. Diese wird zunehmend zu einem Produktionsfaktor, der mit Schiene und Rollmaterial vergleichbar ist. Aus dieser Erkenntnis verstärken die SBB die Anstrengungen, erfolgversprechende Informatikanwendungen rasch einzusetzen.

