

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1988)

Rubrik: Unternehmungsplanung

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: 31.01.2026

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

Unternehmungsplanung

Unternehmungsplanung

In den vergangenen Jahren ist das System der Unternehmungsplanung aufgebaut und institutionalisiert worden. Auf dieser Basis konnten 1988 neben der eigentlichen Planung auch wichtige Schritte zu einer gezielten Verbesserung und Erweiterung der Planungsinstrumente und der Planungskoordination eingeleitet werden.

Lang- und mittelfristige Gesamtplanung

Die mittlerweile eingespielten Verfahren zur Erstellung der lang- und mittelfristigen Unternehmungspläne waren im Berichtsjahr gekennzeichnet durch den Abschluss des 3. Durchlaufs des Langfristplans. Dieser wurde durch den Verwaltungsrat am 16. Juni 1988 zuhanden des Bundesrates verabschiedet.

Der Mittelfristplan 1990–1994 wurde Bundesrat und Parlament zusammen mit dem Voranschlag 1989 unterbreitet. Die unbefriedigenden Perspektiven des Mittelfristplans 1989–1993 haben sich leider bestätigt. Hauptursachen hierfür sind

- die strukturellen Änderungen und die weiter verschärfte Konkurrenz im Güterverkehrsmarkt mit negativen Auswirkungen auf die Erträge
- der überproportional steigende Aufwand im Personalbereich.

Strategien, Konzepte

Im Berichtsjahr waren verschiedene umfangreiche Planungsarbeiten durch- oder weiterzuführen:

Bahn 2000: Nach der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 konnten die Planungsarbeiten zielstrebig vorangetrieben werden. Bereits sind die ersten Plangenehmigungsverfahren eingeleitet worden (siehe Kapitel «Bahn 2000»).

Cargo 2000: Die Ausrichtung des Güterverkehrsangebots auf die zukünftigen Bedürfnisse des Marktes und eine möglichst effiziente Leistungserbringung stehen im Zentrum dieser Studie. Erste Zwischenergebnisse zeigen, dass voraussichtlich einschneidende Massnahmen notwendig sein werden, um die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs auf die Dauer zu verbessern.

Variantenwahl NEAT: Aufgrund umfassender Abklärungen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens geben die SBB dem Planungsfall Gotthard klar den Vorzug.

Transitkorridor: Im Zusammenhang mit der Diskussion über den Strassen-transit zeigten die SBB die betrieblichen, infrastrukturellen und finanziellen Konsequenzen einer Verdoppelung des heutigen Huckepack-Angebotes innerhalb des bestehenden Lichtraumprofils auf. Weitere Abklärungen für den Transport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe sind im Gange.

Planungsverbesserung

Um dem gegenüber den Vorjahren stark gestiegenen Planungsvolumen und den zunehmenden künftigen Anforderungen gerecht zu werden, wurde eine Optimierung der Planungsorganisation eingeleitet. Dabei geht es vor allem um eine verbesserte Koordination der Planungen aller Bereiche und Stufen.

In diesen Zusammenhang gehört auch die Überprüfung des Investitionsablaufes mit Hilfe externer Experten. Das stark steigende Investitionsvolumen stellt erhöhte Anforderungen an den Einsatz der verfügbaren personellen und finanziellen Mittel. Durch die Anpassung der bestehenden Steuerungs- und Kontrollinstrumente soll zudem eine Ausrichtung der Investitionstätigkeit auf das Notwendige sichergestellt werden.

Massnahmenprogramm 1990 bis 1994

Im Mittelfristplan 1990–1994 wird eine besorgniserregende Entwicklung der finanziellen Situation aufgezeigt. Um ihr zu begegnen, ist zusätzlich zu den bereits früher in Gang gesetzten Optimierungsprojekten ein umfassendes Massnahmenprogramm in die Wege geleitet worden. Dieses soll spürbare finanzielle Entlastungen bringen. Im einzelnen sind zu nennen:

- Weitere Steigerung der Betriebsproduktivität
- Effizientere Gestaltung von Betriebs- und Grossunterhalt an Fahrzeugen
- Optimierung des Regionalverkehrs
- Überprüfung der Strategien im Güterverkehr, Systemoptimierung
- Steigerung der Erträge
- Optimierung des Personalbestandes
- Überprüfung des Investitionsablaufes und des Investitionsvolumens
- Verstärkung der ergebnisorientierten, kostenbewussten Führung

Am 6. Dezember 1987 haben die SBB vom Schweizervolk den Auftrag erhalten, das zukunftsgerichtete Angebotskonzept Bahn 2000 zu verwirklichen. 1988 haben sie, zusammen mit den Privatbahnen, weiteren konzessionierten Transportunternehmungen sowie dem Postautodienst einen umfassenden Planungs- und Realisierungsprozess in Gang gesetzt. Sie setzen alles daran, die notwendigen baulichen und betrieblichen Vorhaben zeitgerecht zu realisieren und den Bestand des Rollmaterials mit modernsten Triebfahrzeugen und Reisewagen im erforderlichen Umfang zu ergänzen.

Bahn 2000

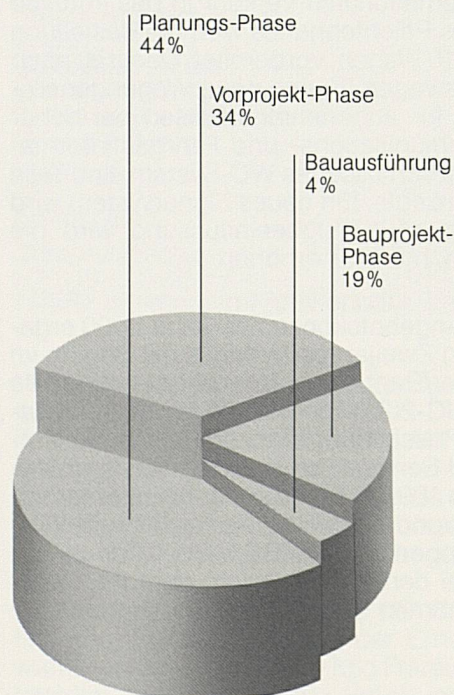
Die hohen Erwartungen des Souveräns an einen attraktiveren und leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr sollen in mehreren Etappen erfüllt werden. Ein modernes Projektmanagement-System, das die entsprechenden Aktivitäten der kommenden Jahre umfasst und die zeitlichen wie auch die sachlichen Abhängigkeiten aufzeigt, unterstützt die unternehmensweiten Planungs- und Entscheidungsabläufe.

Oberstes Ziel und Richtschnur für alle Massnahmen ist die Verwirklichung eines landesweit attraktiveren Fahrplankonzepts. Durch koordinierte Planungsschritte bei den SBB und den weiteren Bahn- und Busbetrieben des öffentlichen Verkehrs entsteht ein gesamtschweizerisches Angebotskonzept «Bahn und Bus 2000». Im Hinblick darauf werden die Marktbedürf-

Planungsschritte

Bahn 2000, Stand der Planung und Ausführung

in Prozent des gesamten Kreditvolumens



Gemessen am gesamten Investitionsvolumen für die Infrastruktur-Vorhaben Bahn 2000 befinden sich mehr als die Hälfte zumindest in der Phase des Vorprojekts. Für rund einen Fünftel wurden Ende 1988 die Bauprojekte bearbeitet, und für 4 Prozent des gesamten Kredites Bahn 2000 hat die Bauausführung bereits begonnen.

nisse ermittelt und mit Informatik-Hilfe die künftigen Nachfragepotentiale auf die verschiedenen Streckenabschnitte des SBB-Netzes umgelegt. Daraus lassen sich Anforderungen an das Fahrplankonzept sowie Prioritäten ableiten. Das Gesamtkonzept wird unter der Annahme eines definierten Angebotsstandards auch die laufenden Planungen und Studien zur Realisierung regionaler Angebotskonzepte mitberücksichtigen. Zur Zeit sind mindestens zehn regionale Tarifverbunde bereits realisiert oder in Planung, in fünf Grossregionen sind S-Bahn-Angebote im Studium. Auch zur Eingliederung des nationalen Fahrplankonzepts ins internationale Schnellverkehrsnetz werden Strategien entwickelt. Die so aufbereitete Fahrplanstruktur zeigt einerseits die Möglichkeiten für Angebotsverdichtungen im Regional- und Agglomerationsverkehr auf, andererseits die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen auf den Strecken und in den Knoten.

Infrastruktur Im Infrastrukturbereich der SBB wurden im Berichtsjahr bereits Planungsaufträge für über fünfzig Ausbau- und Neubauvorhaben erteilt. Die SBB überwiesen die Pläne für die Neubaustrecke Muttenz–Olten Ende Jahr dem Bundesamt für Verkehr zur Eröffnung des Plangenehmigungsverfahrens. Für den Abschnitt Zürich Flughafen–Winterthur liegt das Vorprojekt ebenfalls vor, so dass auch hier das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden kann.

Alle Bauvorhaben werden mit grösster Rücksicht auf die Umwelt geplant. Die SBB sind allerdings besorgt über die von den betroffenen Regionen geforderten zusätzlichen Untertunnelungen in Siedlungs- wie in Kulturland und Waldgebieten, insbesondere zwischen Mattstetten und Rothrist. Die Folgen wären ein stark steigender Investitionsbedarf, der insgesamt einen Kostensprung in Milliardenhöhe verursachen könnte, grosse Eingriffe während der länger dauernden Bauphase und ein markant höherer Bedarf an Traktionsenergie im späteren Betrieb. Aber auch die Interessen der Bahnreisenden, für die das Fahrerlebnis eine zentrale Rolle spielt, bilden ein gewichtiges Element bei der Festlegung neuer Linienführungen.

Rollmaterial Für das Rollmaterial Bahn 2000 wird modernste Technik zur Anwendung gelangen. 1987 wurden erste Aufträge vergeben; nach eingehenden Vorabklärungen mit der Industrie wurden 12 Einheiten einer vierachsigen Umrichterlokomotive 2000 bestellt. Mit den Aufträgen für 12 Panoramawagen und den bereits 1987 bestellten 70 Eurocitywagen wird das Rollmaterial für den touristischen und den internationalen Verkehr in das künftige Konzept eingebunden. Aufgrund eines Pflichtenheftes wird die Bestellung eines Vorserienzuges, bestehend aus 15 Wagen, vorbereitet. Damit ist nach den beliebten und bewährten Einheitswagen IV eine neue Wagengeneration in Sicht. Die Komfortansprüche für angenehmes Reisen bei hoher Geschwindigkeit, ein modernes Kommunikations- und Fahrgastinformationssystem, Druckfestigkeit und ein geschlossenes WC-System sind Teile des herausfordernden Reisewagenkonzepts. Ein neues Signalsystem wird die Bahn-2000-Züge leiten, und die neue Zugbeeinflussung wird die Sicherheit der Züge auch bei 200 km/h weiter erhöhen.

Etappen Studien über die Etappierbarkeit des Angebotskonzeptes Bahn 2000 ergaben als zweckmässigste Lösung einen Zweijahresrhythmus mit Beginn im Jahre 1991. Schwerpunkte der ersten Etappe werden der internationale Fahrplan und der Einsatz der ersten IC-2000-Triebfahrzeuge und -Reisewagen sein. 1993 stehen ein neues Preisbildungskonzept sowie die Nutzung neuer Informationssysteme und Serviceleistungen im Vordergrund. Das Schwergewicht der dritten Etappe 1995/97 wird auf der Verbesserung des Angebots im Binnenverkehr aufgrund erster realisierter Infrastrukturvorhaben liegen. Die Realisierungsetappen bei den SBB werden koordiniert mit den entsprechenden Schritten bei den Privatbahnen, dem Postautodienst und weiteren Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.