

Vorwort des Präsidenten des Verwaltungsrates

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

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1991)**

PDF erstellt am: **24.06.2024**

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.

Vorwort des Präsidenten des Verwaltungsrates

Zum ersten Mal seit 1987, als der geltende Leistungsauftrag in Kraft trat, weist die Rechnung 1991 einen Fehlbetrag von 28,6 Millionen Franken aus. Die Personalmassnahmen des Bundes auf den 1. Juli 1991, die Erhöhung der Zinssätze sowie die wirtschaftliche Flaute machten die zahlreichen unternehmerischen Anstrengungen zunichte, den Rechnungsausgleich zu erzielen.

Und doch haben die SBB eine Dynamik bewiesen, die zu belegen nicht schwerfällt. Im Personenverkehr beispielsweise werden Rekorde verzeichnet. Im internationalen Vergleich betreiben die SBB das dichteste, das meistbelastete und das meistbenutzte Eisenbahnnetz. Der Optimierungsgrad (Fahrten pro Einwohner und Güterverkehrsdichte) ist der höchste unter den europäischen Bahnunternehmungen. Was die Produktivität anbelangt, figurieren sie unter den besten.

Die Pünktlichkeit wurde planmässig verbessert; dies dank der grossen Anstrengungen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren Einsatz und Verbundenheit zur Schiene nie genug hervorgehoben werden kann.

Die Bahn hat in der schweizerischen Verkehrspolitik einen hohen Stellenwert. Wir sind uns dessen bewusst, und wir sind unseren Behörden dafür dankbar. Neue Aufgaben erwarten die SBB auf nationaler wie auf internationaler Ebene oder stehen bereits in der Realisierung: Bahn 2000, Cargo 2000, Alpen transit, Einbindung unseres Landes in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Ausserdem wird in verschiedenen Städten immer mehr über S-Bahnen nachgedacht, so unter anderem in Basel, in Genf und in Lausanne.

Die Dimensionen dieser Aufgaben und die finanziellen Verpflichtungen, die sie nach sich ziehen werden, zeigen klar die Notwendigkeit auf, die Beziehungen zwischen Bund und SBB neu zu definieren. Man darf sich keinen Illusionen hingeben: Jedes dieser für die Zukunft des Landes hochwertigen Werke wird anfänglich defizitär sein. Ist man bereit, die damit verbundenen Kosten zu tragen? Ein neuer Leistungsauftrag wird zwingend notwendig.

Angesichts dieses Umfeldes haben die SBB im Herbst 1991 ein «Weissbuch» vorgestellt. So sind Volk und Behörden rechtzeitig über die Notwendigkeit einer langfristigen Verkehrspolitik orientiert worden, die allein ein verheerendes «Stop and Go» verhindern kann.

Im Laufe der letzten Jahre haben die SBB enorme Anstrengungen auf dem Gebiet der Führung unternommen. Heute arbeiten sie «mit Verfahren und Instrumenten, die sich durchaus mit den entsprechenden Lösungen in Grossunternehmen der Privatwirtschaft vergleichen lassen», wie Professor Rühli, von der Universität Zürich, in einem im Auftrag des EVED erstellten Gutachtens vom Januar 1991 hervorgehoben hat. Selbstverständlich setzen die SBB ihre Anstrengungen ohne Unterlass fort, das in jeder Unternehmung steckende Verbesserungspotential voll auszuschöpfen. Das 1990 begonnene Projekt «Ergebnisorientierte Führung» machte 1991 gute Fortschritte. Mit allen Mitteln wird versucht, die finanzielle Lage der Unternehmung zu verbessern. Gleichzeitig stellen sich aber immer neue Herausforderungen ein, namentlich auf dem Gebiet der internationalen Geschäfte. Im europäischen Umfeld von 1993 werden die Beziehungen zwischen Bahnen immer komplexer. So wur-



*Rechts- oder Linkskurve?
Der öffentliche Verkehr im
Kreuzfeuer zwischen Wünsch-
barem und Machbarem.*

de das Präsidialdepartement verstärkt, damit die neuen, in seine Kompetenz fallenden Aufgaben besser bewältigt werden können. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrat Herrn Peter Schaaf, dipl. Ing., bisher Direktor des SBB-Kreises II in Luzern, zum Stellvertretenden Generaldirektor gewählt. Zum neuen Kreisdirektor in Luzern hat der Bundesrat Herrn Hans-Kaspar Dick, bisher Personaldirektor bei der Generaldirektion, gewählt. Das Departement Verkehr wurde neu strukturiert. Das Generalsekretariat wurde ebenfalls reorganisiert, um unter anderem die Aufgaben im Zusammenhang mit der Sicherheit im Bahnbetrieb wahrzunehmen, deren oberste Priorität von Verwaltungsrat und Generaldirektion unterstrichen wurde.

Am 29. Juni 1991 verstarb nach langer Krankheit Herr Franco Robbiani, Mitglied des Verwaltungsrates. Wir haben mit ihm einen Kollegen verloren, dessen Ansichten und dessen Wissen sehr geschätzt wurden. Die Herren Pierre Arnold, Vizepräsident, Dipl. Ing. agr. und Dr. h. c., Hannes Goetz, Dr. chem., und Kurt Schweizer, lic. rer. pol., verliessen den Rat. Unser Rat und die

Geschäftsleitung haben die Verdienste der scheidenden Mitglieder gewürdigt und ihnen ihren Dank ausgesprochen. Wir möchten hier den vorbildlichen Einsatz von Herrn Pierre Arnold hervorheben. Seine grosse Erfahrung, aber auch seine Menschlichkeit, waren für die SBB eine ausserordentliche Bereicherung. Er hat ein Stück Unternehmungsgeschichte geschrieben.

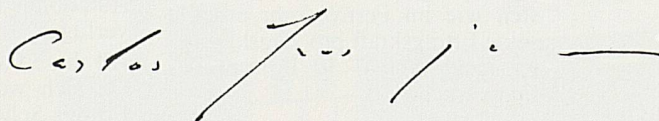
An ihrer Stelle wählte der Bundesrat die Herren Gabriele Chiesi, Jules Kyburz, Ulrich Sinzig und Herbert E. Wickli.

Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion sprechen allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ihre Anerkennung aus. Nur dank ihres vollen Einsatzes war es möglich, 1991 quantitativ wie qualitativ beachtliche Leistungen zu erbringen. Dank gebührt auch dem Schweizervolk für seine Treue zur Bahn.

Bern, den 2. April 1992

Für den Verwaltungsrat der
Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident



Carlos Grosjean