

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1992)

Artikel: Bericht der Generaldirektion
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675989>

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>

Bericht der Generaldirektion

Im Geschäftsjahr 1992 haben sich die gravierenden strukturellen Probleme der SBB mit den Auswirkungen des konjunkturellen Einbruchs überlagert. Trotzdem konnte der Verkehrsertrag gehalten werden. Im Personenverkehr wurde der Ertrag, allerdings mit einer Tarifierhöhung von durchschnittlich zehn Prozent, um 4,6 Prozent gesteigert. Im Güterverkehr wurde der Ertrag knapp gehalten. Einschneidende Massnahmen auf der Kostenseite konnten die Ertragsausfälle gegenüber dem Budget nicht wettmachen. Der Fehlbetrag beträgt 136 Millionen Franken.

Die Veränderung der wirtschaftlichen Situation traf auch die SBB hart. Noch vor kurzer Zeit war die Personalknappheit ein zentrales Thema. Nur dank überdurchschnittlichem Einsatz unseres Personals an allen Fronten konnten jährlich steigende Verkehrsmengen verarbeitet werden. Dieser Zustand hat sich radikal geändert. Anpassung des Personalbestandes an die veränderte Situation im Verkehr heisst nun die Devise. Mit 38 271 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen lag der durchschnittliche Personalbestand 1992 um 148 Einheiten unter dem Bestand 1991 und um 531 Einheiten unter dem Budget. Parallel zu der konjunkturbedingten Anpassung des Produktionsapparates laufen Optimierungsprogramme in vielen Bereichen. Stichworte wie Präsenz in der Fläche, neues Rangierkonzept, neues Konzept für Cargo-Domizil, ergebnisorientierte Führung der Bahnhöfe, Faktorkosten-Nutzen-Analyse der Verwaltung, Optimierung in den Hauptwerkstätten zeigen, dass intensiv und in der ganzen Breite an der Verbesserung der finanziellen Situation gearbeitet wird.

Dank eigener Anstrengungen, aber auch infolge der entspannteren Verkehrslage, konnte die Pünktlichkeit der Reisezüge nochmals verbessert werden. Zwei glücklicherweise noch glimpflich verlaufene Unfälle im S-Bahn-Bereich Zürich haben die Generaldirektion zu einer breiten Auslegeordnung und Neudefinition der Prioritäten im Bereiche der Sicherheit geführt.

Schaltjahr für Grossprojekte

Das Jahr 1992 war für die grossen Zukunftsprojekte der Bahn ein Markstein. Die deutliche Zustimmung der Schweizer Bevölkerung zu den Neuen Alpentransversalen verpflichtet die SBB in hohem Masse. Sie haben die notwendigen Vorbereitungen getroffen, damit sie die Projektleitung für die Gotthard-Basislinie im Frühjahr 1993 mit einer leistungsfähigen und mit optimalen Kompetenzen ausgestatteten Projektorganisation übernehmen können.

Ausserordentlich intensiv waren im Berichtsjahr auch die Arbeiten an Bahn 2000. In aufwendigen Detailstudien wurde ein realistischer Gesamtüberblick nicht nur über die Bahn-2000-Projekte, sondern auch sämtliche direkt und indirekt davon ausgelösten weiteren Massnahmen erstellt. Parallel dazu wurden verschiedene alternative Angebots- und Betriebskonzepte modellmässig durchgerechnet. Dabei stellten

sich immer mehr die Fragen nach der finanziellen Verkraftbarkeit des Gesamtpaketes und der Auswirkungen auf die Gesamtrentabilität der SBB als zentrale Punkte heraus. Das Gesamtprojekt hat insbesondere als Folge des zwischen 1985 und 1991 ausserordentlich starken Verkehrswachstums (+ 32 Prozent im Personenverkehr, + 20 Prozent im Güterverkehr) die ursprüngliche Planungsbasis zum Teil verloren. Anfangs 1993 hat der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements die SBB beauftragt, zu prüfen, inwieweit ein Kernprojekt auf der Basis von Projekten für insgesamt 5,4 Milliarden Franken (Preisstand 1985) realisiert und welche Objekte allenfalls erst in einer zweiten Etappe verwirklicht werden könnten.

Weichen in die Zukunft

Höchste Priorität hatte im Jahre 1992 aber auch die grundsätzliche Auseinandersetzung über die Zukunft der SBB. Die Generaldirektion war in der «Groupe de réflexion» vertreten, und verschiedene Stellen der SBB haben wichtige Grundlagenarbeiten für den mit Spannung erwarteten Bericht der Gruppe geliefert. Die Generaldirektion der SBB ist glücklich, dass mit dem vorliegenden Zwischenbericht der «Groupe de réflexion» die Grundlagen in der ganzen Breite vorliegen, welche den politischen Behörden ermöglichen sollten, die dringend erforderlichen Entscheide über die Zukunft der SBB zu fällen.

Die Generaldirektion unternimmt in der Zwischenzeit all das in ihrer Kompetenz Mögliche, um ihre Situation aus eigener Kraft zu verbessern. Sie hat sich dabei folgende oberste Ziele gesetzt:



1. Verbesserung der Qualität, Kundenorientierung und Produktivität;
2. Zukunftsprojekte mit Vernunft realisieren;
3. aktives Mitwirken an der Bahnreform;
4. Erhalten der guten Substanz der SBB

Das gewaltige Räderwerk der SBB funktioniert zuverlässig 24 Stunden pro Tag, Samstag und Sonntag, ohne Pause, dank dem Einsatz von tausenden von motivierten Eisenbahnern und Eisenbahnerinnen. Bei all den berechtigten Klagen über die hohe und wachsende finanzielle Belastung des Bundes durch die SBB darf dabei nicht vergessen werden, dass der tägliche Transport von hunderttausenden von Passagieren und Tonnen eine für die ganze Volkswirtschaft der Schweiz unverzichtbare Leistung darstellt.

Die Generaldirektion dankt allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für ihren grossen Einsatz.

Die Wagen so aneinanderkuppeln, dass kein Ruck den Zug erschüttern und eine Trennung provozieren kann: Im kräfteheischenden Einsatz bei Wind und Wetter.