

Zeitschrift:	Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber:	Schweizerische Bundesbahnen
Band:	- (1996)
Artikel:	Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1996
Autor:	Kyburz, Jules
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-676001

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: 03.01.2026

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

Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1996.

Herr Bundespräsident,
Frau Bundesrätin,
Herren Bundesräte

Wir beeilen uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996 zu unterbreiten.

Trotz guter Leistungen und rechtzeitig eingeleiteter Massnahmen vermag das Ergebnis nicht zu befriedigen. Die Spar- und Optimierungsanstrengungen sind in allen Bereichen konsequent fortzuführen. Der Verwaltungsrat ist insbesondere darüber besorgt, dass die nachweisbar grossen unternehmerischen Anstrengungen zur Ergebnisverbesserung angesichts der schlechten Ertragslage im umkämpften Verkehrsmarkt finanziell nicht honoriert werden.

Die Unternehmungserfolgsrechnung der SBB für 1996 schliesst bei einem Ertrag von 6766,9 Mio. Franken und einem Aufwand von 7059,5 Mio. Franken mit einem Fehlbetrag von 292,6 Mio. Franken ab. Der Fehlbetrag ist um 203,1 Mio. Franken tiefer als im Vorjahr und liegt um 29,9 Mio. Franken über dem Voranschlag. Ohne die Auswirkungen der Aufwertung von Grundstücken (Aktivierung stiller Reserven) als Kompensation für die Ablösung der Schuld gegenüber der Pensions- und Hilfskasse (PHK) würde sich der Fehlbetrag auf 415,6 Mio. Franken belaufen. Der Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung zulasten des Bundes beläuft sich auf 1497,1 Mio. Franken.

Der Gesamtertrag von 6766,9 Mio. Franken hat gegenüber dem Vorjahr um 522,9 Mio. Franken (+8,4%) zugenommen. Diese Zunahme ist hauptsächlich auf die Aufwertung der Grundstücke um

583,7 Mio. Franken im Zusammenhang mit der Ablösung der Schuld gegenüber der PHK (Mehrbelastung des Deckungskapitals durch den Einbau der Teuerungszulagen) zurückzuführen.

Der Personenverkehr kann mit 1575,1 Mio. Franken trotz schwierigen Umfelds und Ertragsausfällen aus diversen Auslagerungen (Bodensee AG, Transitnachtverkehr Frankreich – Italien, DACH Hotelzug AG) mit einem guten Ergebnis aufwarten. Gegenüber der letztjährigen Rechnung ist der Ertrag weitgehend stabil geblieben (–3,3 Mio. Franken, –0,2%). Der im Vorjahr wegen der Mehrwertsteuer vorgenommene Tarifaufschlag und der damit verbundene Ertragsrückgang konnte im Berichtsjahr wohl gestoppt, aber nicht kompensiert werden. Zum stabilen Ergebnis beigetragen haben zahlreiche Spezialangebote wie die Ticino- und Herbst-Aktion sowie die Multi-Rail-Tageskarte.

Für den Güterverkehr war 1996 erneut ein schwieriges Jahr, das vierte in Folge. Der Ertrag sank im Vorjahresvergleich um 100 Mio. Franken (–9,7%), die transportierte Menge ging um 7% auf 44,1 Mio. Tonnen zurück, was der Tonnage von 1993 entspricht (notabene bei 252,9 Mio. Franken weniger Ertrag).

Die Abnahme betrifft sämtliche Verkehrsarten. Mit einem Umsatzerückgang von 1% konnte sich der kombinierte Verkehr am besten halten. Die grössten Einbrüche verzeichneten die Bereiche Transit-Wagenladungen mit 17,9% sowie der Importverkehr mit 16,4%. Die Ursachen liegen im markanten Einbruch des Schrott- und Stahlverkehrs sowie im enormen Preisdruck seitens der Strasse als Folge von generellen Überkapazitäten.

Für gemeinwirtschaftliche Leistungen beim regionalen Personenverkehr entrichtete der Bund eine Abgeltung von 494,3 Mio. Franken und für den Huckepackverkehr eine solche von 110 Mio. Franken.

Kantone und Dritte hatten für bestellte Leistungen im regionalen Personenverkehr 212 Mio. Franken zu entschädigen.

Der Mietertrag konnte trotz Konkurrenzdruck und eines reduzierten Portefeuilles um 8,9 Mio. Franken auf 225,4 Mio. Franken erhöht werden. Dagegen sank der Nebenertrag gegenüber dem Vorjahr, welches hohe Erträge aus Liegenschaftsverkäufen im Rahmen der Portefeuillebereinigung enthielt, um 46,9 Mio. Franken (−9,6%) auf 440,9 Mio. Franken.

Der neutrale und ausserordentliche Ertrag (beinhaltend Mehrwertsteuer-Pauschale, Entnahmen aus Rückstellungen, Aufwertung der Grundstücke) weist eine Erhöhung um 630,8 Mio. Franken auf. Die starke Zunahme kommt vorwiegend durch die Aufwertung der Grundstücke zustande.

Der Gesamtaufwand liegt mit 7059,5 Mio. Franken um 319,8 Mio. Franken (+4,7%) über dem Vorjahr.

Der Personalaufwand betrug 1996 gesamthaft 3258,6 Mio. Franken, 222,5 Mio. Franken oder 6,4% weniger als im Vorjahr. Gründe dafür sind der tiefere Personalbestand, die stark rückläufigen Aufwendungen für Frühpensionierungen (23,2 statt 140 Mio. Franken) sowie tiefere Leistungen gegenüber der Pensions- und Hilfskasse als Folge einer vorgezogenen Aufwertung der Grundstücke. Die Aktivierung dieser stillen Reserven entlastet das Personalbudget um 136 Mio. Franken. Im Jahresdurchschnitt beschäftigten die SBB 32 581 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 948 Personen oder 2,8% weniger als 1995, bzw. rund 5700 Personen oder 15% weniger als 1992.

Der Sachaufwand liegt mit 1233,4 Mio. Franken um 3,5% unter dem Vorjahr. Die eingesparten 44,4 Mio. Franken sind Folge einer restriktiven Ausgabenpolitik, die sich vor allem bei den Betriebs-

und Vertriebsleistungen durch Dritte, bei den Fremdleistungen für Unterhalt und beim Material ausgewirkt hat.

Die Abschreibungen sind gegenüber dem Vorjahr um 37 Mio. Franken oder 4,4% auf 883,4 Mio. Franken gestiegen. Sie setzen sich zusammen aus 819,3 Mio. Franken Abschreibungen auf dem Anlagevermögen und 64,1 Mio. Franken Abschreibungen vom Umlaufvermögen, wobei der grösste Teil der Belastung auf Abschreibungen der CDS AG und DACH Hotelzug AG zurückzuführen ist. Die Zinsen sind im Vergleich zum Vorjahr um 2,2% auf 691 Mio. Franken angestiegen.

1995 mussten die SBB für die CDS AG und die DACH Hotelzug AG Rückstellungen in der Höhe von 65,9 Mio. Franken tätigen. Aus diesen Rückstellungen entnahmen sie 1996 für die CDS AG 45 Mio. Franken und für die DACH Hotelzug AG 12 Mio. Franken. Im Zusammenhang mit der CDS AG haben die SBB im vergangenen Jahr 55,2 Mio. Franken abgeschrieben und neue Rückstellungen in der Höhe von 32,2 Mio. Franken gebildet. Bei der DACH Hotelzug AG wurden 15 Mio. Franken abgeschrieben; Rückstellungen mussten keine gebildet werden. Netto belastet die CDS AG somit die SBB-Rechnung in diesem Jahr mit 42,7 Mio. Franken (Vorjahr 60,5 Mio. Franken) und die DACH Hotelzug AG mit 2,7 Mio. Franken (Vorjahr 17,5 Mio. Franken).

Der übrige Aufwand (Bildung von Rückstellungen, Mehrwertsteuer, Abtragung der Schuld PHK, neutrale und ausserordentliche Aufwendungen) liegt um 579,5 Mio. Franken höher. Die Erhöhung ist durch die Abtragung der Schuld gegenüber der PHK begründet.

Das Total der Leistungen von Bund und Kantonen einschliesslich Fehlbetrag (Infrastruktur, Abgeltung

für den Regional- und den Hucklepackverkehr) beträgt 2606 Mio. Franken, 5,7% weniger als 1995. Als Folge des neuen Eisenbahn gesetzes stiegen die Abgeltungs leistungen von Kantonen und Dritten für den Regionalverkehr von 15 auf 212 Mio. Franken, während jene des Bundes von 693 auf 494 Mio. Franken zurückgingen. Gesamthaft leisteten Bund und Kantone im letzten Jahr 0,3% weniger Abgeltung für den Regionalverkehr als 1995.

Die in der Investitionsrechnung ausgewiesenen Bruttoaufwendungen von 1895,9 Mio. Franken liegen um 454,1 Mio. Franken (−19,3%) unter dem Voranschlags betrag. Die Unterschreitung ist auf kostengünstigere Realisierungen, tiefere Vergebungspreise, Verzöge rungen in Plangenehmigungsverfahren, Teilverzicht auf Fahrzeug beschaffung und Ablieferungsver schiebungen bei den Fahrzeugen sowie durch Verzögerungen bei der Bahn 2000 zurückzuführen.

Die andauernde, unerwartet hart nähige Konjunkturschwäche hat massgeblich dazu beigetragen, dass die angestrebte, spürbare Ergebnisverbesserung nicht gelungen ist. Diese früh absehbare Entwicklung hat die SBB veran lasst, das Budget bereits im Frühjahr zu überarbeiten und den Aufwand um rund 300 Mio. Franken zu senken.

Weil auch mittelfristig kaum bes sere Ertragsaussichten bestehen, haben die SBB im Sommer den politischen Behörden ein ausgewogenes Massnahmenpaket vorgeschlagen. Dieses beinhaltet neben verkehrspolitischen Massnahmen insbesondere auch einen Lohnbeitrag von den eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Bei vollständiger Umsetzung dürfte das gesamte Paket das Ergebnis der SBB in den folgenden drei Jahren um insgesamt rund 600 Mio. Franken verbessern.

Ebenfalls im Sommer hat die Verkehrskommission der EU das Weissbuch über eine Strategie zur Revitalisierung der europäischen Bahnen vorgestellt: Im Hinblick auf die anstehenden grossen Herausforderungen im Verkehrssektor müssten die Bahnen eine weitaus grössere Rolle spielen. Damit sie dies auch können, muss es den Bahnen mit Unterstützung der Politik gelingen, neben ihrer Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit vor allem die Benutzerfreundlichkeit und Marktattraktivität weiter zu verbessern und mittels effizienterer Produktion die Eigenwirtschaftlichkeit spürbar zu steigern. Diese Zielsetzungen bestärken die SBB, den mit der Unternehmensreform und anderen Massnahmen eingeschlagenen Weg konsequent weiterzugehen beziehungsweise noch zu intensivieren.

Die Tätigkeit des Verwaltungsrates wurde 1996 von der Dynamik der Tagesgeschäfte und der erforderlichen Neugestaltung der Bahnverkehrspolitik geprägt. Bei zahlreichen Geschäften kam zum Ausdruck, dass die SBB daran sind, sich mit Blick in die Zukunft strukturell, organisatorisch und unternehmenspolitisch neu auszurichten. 1996 wurden hierzu wichtige Weichen gestellt.

Die Arbeiten an der SBB-Unternehmensreform und die entsprechenden Beschlüsse zur zukünftigen Organisation wurden intensiv weitergeführt, so dass die Reform im Frühjahr 1997 vorzeitig umgesetzt werden kann. Dabei sollen die Bereiche Verkehr und Infrastruktur nicht nur rechnerisch klar getrennt werden, sondern – unter dem gemeinsamen Dach der Generaldirektion – auch organisatorisch. Zudem wird die neue Struktur ein Agieren näher am Markt zulassen.

Auf politischer Ebene wurde die Botschaft zur Bahnreform vom Bundesrat am 13. November 1996 verabschiedet. Der Verwaltungsrat hat sich hierzu vorgängig geäu-

sert und signalisiert, dass er mit der grundsätzlichen Stossrichtung der Reform, die jener des Weissbuches entspricht, einverstanden ist. In diesem Zusammenhang haben die SBB auf zwei zentrale Anliegen hingewiesen: Im zukünftigen, vermehrt wettbewerbsorientierten Umfeld sind für die einzelnen Bahnen faire, identische Rahmenbedingungen erforderlich, und es muss zur Aufrechterhaltung unseres weltweit einmaligen Systems «öffentlicher Verkehr» Sorge getragen werden. Die Vorlage des Bundesrates hat insbesondere dem ersten Punkt nur bedingt Rechnung getragen. Als Folge der Unterdeckung der Pensionskasse einerseits und einer nach wie vor unterschiedlichen Investitionsfinanzierung andererseits verbleiben den SBB im Vergleich zu anderen Schienenverkehrsanbietern trotz Refinanzierung gravierende finanzielle Nachteile. In der parlamentarischen Behandlung der Bahnreform im Frühjahr 1997 sind entsprechende Lösungen zu diskutieren.

Die SBB blicken nicht nur strategisch und organisatorisch in die Zukunft. Mit gezielten Weiterentwicklungen im EDV- und im Rollmaterialbereich erfolgten im Interesse des Kundennutzens wegweisende Schritte. Der bestehende computergestützte Billettverkauf und die Informationsabfrage wurden verfeinert und beschleunigt. Zudem verfügen die SBB neu über einen telefonisch abrufbaren «sprechenden» Fahrplan. Auf dem Internet sind sie als erste Bahn Europas mit dem vollständigen Fahrplan und aktuellen Informationen vertreten. Im Sommer haben die SBB nach einem harten Wettbewerb eine erste Serie von 24 Intercity-Neigezugs-kompositionen in Auftrag gegeben. Diese werden weitgehend durch die schweizerische Rollmaterial-industrie hergestellt. Dank kürzeren Fahrzeiten kann damit im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000 auf teure Ausbaustrecken verzichtet werden.

Von grosser unternehmerischer Bedeutung waren die Entscheide zum Einstieg in den liberalisierten Telekommunikationsmarkt ab 1.1.1998 sowie zur Veräusserung des Cargo-Domizil-Geschäftes. Beide Schritte waren von breitem öffentlichen Interesse. Die SBB haben zusammen mit dem Migros-Genossenschaftsbund und der Schweizerischen Bankgesellschaft die Marktchancen einer kommerziellen Nutzung der Telekommunikationskapazitäten der SBB untersucht. Ende 1996 wurde aufgrund eines Offertvergleichs der potentiellen Interessenten das Konsortium Teledanmark/British Telecom als strategischer Partner gewählt. Insbesondere durch die Vergabe der Verlegerechte an die noch zu gründende privatrechtliche Betriebsgesellschaft «Newtelco» (SBB-Beteiligung 20%) können die SBB den Raum ihrer Kabelkanäle kapitalisieren.

Nach intensiven Diskussionen, Abklärungen, Überprüfungen und Anhörungen hat der Verwaltungsrat 1996 beschlossen, die Aktienmehrheit an der Cargo Domizil AG abzustossen. Trotz zahlreicher Versuche ist es dem unter politischem Einfluss stehenden Staatsbetrieb SBB nie gelungen, den Stückgutverkehr rentabel zu gestalten. Weil die SBB für diese Leistungen seit Inkrafttreten des Leistungsauftrages 87 keine Abgeltung mehr erhalten, wurde der politische Druck, die entsprechenden jährlichen hohen Defizite zu beseitigen, immer stärker. Die SBB waren gezwungen zu handeln. Mit der Absicht, die Chance der Weiterexistenz des Produktes zu wahren sowie zukünftige Bahntransporte zu sichern, entschied sich der Verwaltungsrat für die Veräusserung der Cargo Domizil AG an die Transvision Partnerfirmen per 1. November 1996.

Die Arbeiten zur Realisierung von Bahn 2000, 1. Etappe, schreiten in den Grundzügen planmässig voran. 1996 hat der Verwaltungsrat

wiederum verschiedene Einzelprojekte mit einem Schwergewicht in der Westschweiz genehmigt. Am 16. April erfolgte der Spatenstich an der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist, dem eigentlichen Kernstück von Bahn 2000. Grundsätzlich schreiten die Sondierarbeiten für den neuen Basistunnel am Gotthard ebenfalls planmäßig voran. Die für 1997/98 erwarteten politischen Entscheide zur Vorlage über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (FöV) werden die weiteren Arbeiten zu Bahn 2000 und AlpTransit entscheidend beeinflussen.

Nach Erreichen der Altersgrenze ist Herr Dr. Jörg Bucher nach zwölfjähriger Zugehörigkeit Ende 1996 aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten. Aufgrund der bevorstehenden Bahnreform, in deren Rahmen die Anzahl der Verwaltungsräte voraussichtlich reduziert wird, hat der Bundesrat auf eine Ersatzwahl verzichtet. Im Hinblick auf die Umsetzung der Unternehmensreform per 14. April 1997 hat der Verwaltungsrat die Direktoren der neu geschaffenen Einheiten sowie einen neuen Generalsekretär gewählt: Herrn André Urfer als Direktor Traktion und Zugdienste, Herrn Hans-Jürg Spillmann (bisher Generalsekretär) als Direktor Infrastrukturmanagement, Herrn Felix Loeffel als Direktor Betriebsführung sowie Herrn Urs Schlegel als Generalsekretär.

Den politischen und finanziellen Druck auf die SBB spüren die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen auf verschiedene Weise. Der Verwaltungsrat dankt ihnen für die wiederum erbrachten tadellosen Leistungen. Denn nur mit qualitativ und quantitativ überdurchschnittlichen Anstrengungen können die SBB ihre zu Recht kritische und leistungsorientierte Kundschaft im harten Wettbewerb für die Bahn gewinnen. Diesen Kundinnen und Kunden dankt der Verwaltungsrat für das Vertrauen, das sie den SBB auch im vergangenen Jahr entgegengebracht haben.

Die SBB sind gewillt, den eingeschlagenen Weg zum modernen, ergebnisorientierten und marktbezogenen Unternehmen nicht nur konsequent weiterzugehen, sondern mit der Überzeugung der Notwendigkeit noch zu verstärken. Nur eine flexible, aufgeschlossene, kritikfähige und selbstbewusste Unternehmung wird die bevorstehenden Herausforderungen zu meistern imstande sein.

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beeilen wir uns, Ihnen zuhanden der Eidgenössischen Räte folgende Anträge zu stellen:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1996 wird genehmigt.

3. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur belaufen sich auf 1 497 163 009 Franken.

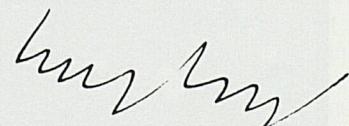
4. Gemäss Art. 15a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen wird der Fehlbetrag der Unternehmungserfolgsrechnung von 292 676 203 Franken auf die neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, 21. März 1997

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident



Jules Kyburz