

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (2000)

Rubrik: Unternehmen SBB

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: 24.04.2026

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

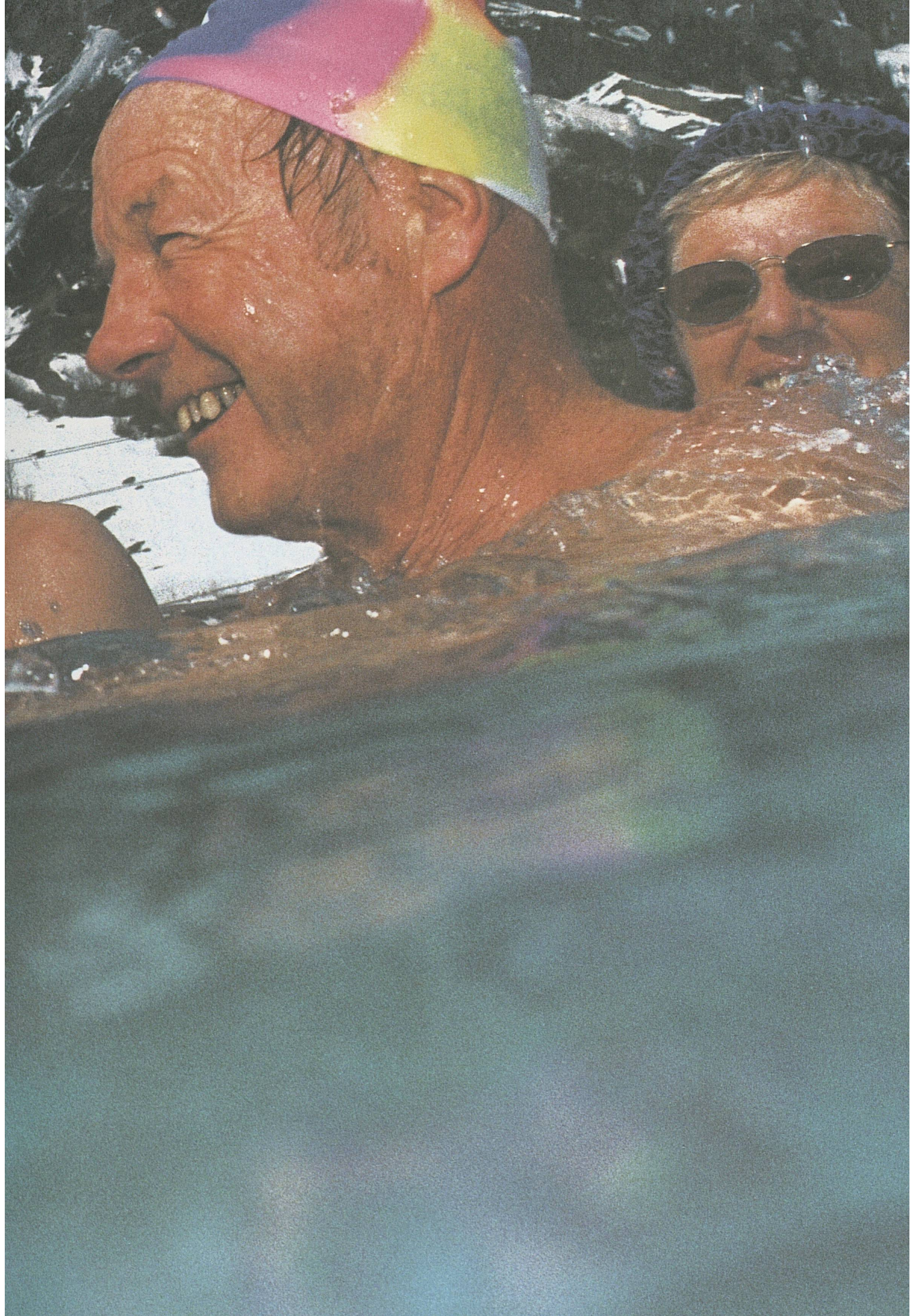
Unternehmen SBB



Das Ticket samt dem Eintritt ins Thermalbad übers Internet kaufen: Das ist keine ferne Utopie mehr. E-Business öffnet Türen zu den neuen SBB – für Gesundheitsbewusste gleichermassen wie für Cargo-Kunden, die sich am Bildschirm über den Stand ihres Transportes ganz genau ins Bild setzen können. Ob ein Billett über SMS, ob Beratung am Telefon oder auf traditionelle Art am Schalter: Die Wege zu den SBB sind so vielfältig wie die Wünsche der Bahnreisenden, der Güterkunden und der anderen Partner eines kundenorientierten Unternehmens.

A photograph of an elderly man with glasses, smiling, sitting in a thermal bath. The water is dark blue. In the background, there are snow-covered mountains and a valley with some trees and a road. The man's head and shoulders are visible above the water.

Billettschalter Internet.







Fahrplan Weiterbildung.

Als moderne Arbeitgeberin machen die SBB vieles möglich – zum Beispiel neue Arbeitszeitmodelle für Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. So können auch Väter ihren Part bei der Kinderbetreuung erfüllen. Wer bewegt, braucht bewegliche Mitarbeitende. Die rund 28 000 Mitarbeitenden der SBB AG sind keine Beamte mehr. Die SBB fördern ihre Weiterbildung, verwirklichen Gleichstellung von Frauen und Männern und gestalten betriebliche Veränderungen unter Einbezug der Betroffenen auf faire Weise. Denn sie wissen: Nur qualifiziertes, engagiertes und zufriedenes Personal bringt zufriedene Kunden.

Unternehmen SBB: Vom Umbruch zum Aufbruch

Mit neuen Angeboten auf die Kunden zugehen, Marktchancen nutzen, wachsen und kooperieren: Im zweiten Jahr als AG folgte bei den SBB der Phase des Umbruchs jene des Aufbruchs. Das erneuerte Unternehmen richtete sich auf seine Kunden aus und erbrachte Rekordleistungen.

Von innen nach aussen: Nach einem schwergewichtigen internen Umbau der SBB im AG-Startjahr 1999 stand das Folgejahr im Zeichen der Kunden, der Märkte und des Aufbruchs zu neuen Ufern – selbst im wörtlichen Sinn.

Finanziell gelang es, mit einem Jahresgewinn von 146,2 Mio. Franken das Vorjahresergebnis noch leicht zu übertreffen und damit auf der Ziellinie der nachhaltigen Profitabilität zu bleiben. Die leichte Abnahme des EBIT von 391,2 auf 336,6 Mio. ist in starkem Mass durch Rückstellungen für die Restrukturierung und Neuausrichtung des Rollmaterialunterhalts verursacht (56 Mio. Franken). Dessen Aufteilung auf die Divisionen wurde Ende 2000 abgeschlossen und der Umbau zu einem industriellen Serviceunternehmen erstreckt sich bis 2005. In der Jahresrechnung kann das Ergebnis erstmals nach Divisionen ausgewiesen werden. Am stärksten trug mit 162,1 Mio. Franken die Infrastruktur zum positiven Jahresergebnis bei. Der Personenverkehr schloss mit einem Gewinn von 63 Mio. Franken ab, der Güterverkehr mit einem Verlust von 58,8 Mio. Franken.

Neben dem Betriebsertrag (5951 Mio. Franken, +3,5%) nahm im Jahr 2000 auch der Betriebsaufwand zu (5665 Mio. Franken, +7,4%). Rund die Hälfte des

Betriebsaufwands machen die Personalaufwendungen aus. Dass sich diese trotz eines Rückgangs des durchschnittlichen Personalbestands um annähernd 1000 auf 28 272 Mitarbeitende um 2,4% erhöhten, erklärt sich nebst einem Teuerungsausgleich von 1% der Lohnsumme mit ausstehenden Zeitguthaben. Diese hängen mit der Einführung der 39-Stunden-Woche zusammen und wurden zum ersten Mal vollständig berücksichtigt.

Eignerziele fast durchwegs erreicht

Die SBB erreichten im Jahr 2000 die Eignerziele des Bundes fast durchwegs. So konnte die Produktivität bei anhaltender Rationalisierung und steigenden Verkehrsleistungen erneut um 8,5% gesteigert werden; die Vorgabe des Eigentümers lautet auf 5% pro Jahr. Gleichzeitig nahmen die Pünktlichkeit, die Sicherheit und die Zufriedenheit der Personenverkehrskunden weiter zu. Das Ziel, den Bund finanziell zu entlasten, wurde bei den Abgeltungen vollauf erreicht. Für den regionalen Personenverkehr beanspruchten die SBB bei 2% mehr Leistungen 2,1% weniger Abgeltungen; dem Leitsatz «Mehr Leistungen für die



Schon das Produkt ist grenzüberschreitend: Deutscher ICE in der Schweiz

Öffentlichkeit für weniger Geld» lebten sie also auch im Jahr 2000 nach. Im Kom- biverkehr reduzierten sich die Bundes- abteilungen von 125 auf 75 Mio. Franken. Die vorgesehenen Leistungen des Bundes an die SBB-Infrastruktur mussten auch im zweiten Geltungsjahr der Leistungsvereinbarung 1999–2002 nicht voll ausgeschöpft werden. Statt wie geplant 1509 wurde für das Jahr 2000 eine Zahlung von 1388 Mio. Franken vereinbart. Mit hoher Wahrscheinlichkeit kann der Planbetrag des Bundes von 5,8 Mrd. Franken für die vierjährige Periode der Leistungsvereinbarung deutlich unterschritten werden.

Der Aufbruch gründet auf der Unternehmensstrategie, die Verwaltungsrat und Geschäftsleitung im vergangenen Jahr gemeinsam entwickelt haben. Charakterisieren lässt sie sich durch die Stichworte: Kundennutzen generieren, auf liberalisierten Märkten wachsen, umfassende Mobilität anbieten, technologische Avantgardistin sein, Synonym für Sicherheit und Qualität bleiben.

Der neunköpfige Verwaltungsrat, präsiert von Thierry Lalive d'Epina, ist seit der Gründung der SBB AG Anfang 1999 personell unverändert geblieben. Zwei Wechsel gab es in der Geschäftsleitung: Für den ausscheidenden Per Utnegaard übernahm Daniel Nordmann die Verantwortung für das Gütergeschäft. Den Zentralbereich Personal leitet an Nordmanns Stelle Walter Hofstetter.

Die Anteile am Jahresgewinn

| | Mio. CHF |
|-----------------|----------|
| Infrastruktur | +162,1 |
| Personenverkehr | +63,0 |
| Güterverkehr | - 58,8 |
| Projekt Chance* | - 20,1 |
| Gesamtergebnis | +146,2 |

* Integration von Mitarbeitenden, welche ihre angestammte Stelle verloren haben

Europäisch, kooperativ, expansiv

Wachsen wollen die SBB insbesondere durch Erweiterung ihrer Märkte, in der Schweiz wie auch im Ausland. Für die internationalen Aktivitäten gibt es zwei wichtige Gründe: Das Produkt und den Markt.

Bei den SBB als führendem Transportanbieter eines kleinen, zwischen den wichtigen europäischen Wirtschaftszentren gelegenen Staates ist bereits das Produkt grenzüberschreitend, sei es ein Gütertransport von Köln nach Genua oder ein schneller Reisezug von Zürich nach Paris. International ist aber auch der Markt. Im regionalen Personenverkehr auf Schiene und Strasse ist das Produkt mehrheitlich national, doch es drängen zunehmend multinationale Konzerne auf die sich öffnenden Märkte und konkurrieren die ehemaligen Staatsbahnen.

Bei grenzüberschreitenden Produkten setzen die SBB auf Kooperationen, um internationale Güter- und Personenverkehrsleistungen gemeinschaftlich und mit einheitlichem Marktauftritt zu produzieren. Auf nationalen Märkten herrscht das Wettbewerbsprinzip vor. Die SBB wappnen sich nicht nur für die künftige Konkurrenz auf ihrem schweizerischen Heimatmarkt, sondern sammeln auch auf liberalisierten ausländischen Märkten Erfahrungen – so durch ihre Beteiligung an der Ausschreibung von Konzessionen in England in einem internationalen Wettbewerbsumfeld.

Die SBB wollen aber nicht nur in die «Breite», sondern auch in die «Tiefe» wachsen: Verstärkt entwickeln sie sich zur Anbieterin umfassender Mobilität und nutzen zusätzliche Wertschöpfungsmöglichkeiten in der Transportkette vor allem im Personenverkehr. Mit der 2000 eröffneten Kundenzentrale des Güterverkehrs in Fribourg, dem virtuellen Fahrausweis (EasyRide) oder dem Billettkauf übers Internet mit dem 2001 neu lancierten Internetportal «www.sbb.ch» erzeugen sie mit Informatikeinsatz zusätzlichen Kundennutzen.

Allianzen im Süden und Norden

Die wichtigste unter den internationalen Kooperationen ist jene mit den italienischen Staatsbahnen (FS). Das Ziel des vollen Zusammenschlusses beider Güterbereiche bleibt, der Weg wurde im vergangenen Jahr neu abgesteckt. Statt der raschen Heirat mit anschliessender Bereinigung der Produktionsprozesse haben die Partner das umgekehrte Vorgehen gewählt: Zuerst Produktivitätsfortschritte und bereichsweises Näherrücken, dann erst die Fusion. Die Unterschiede in der Management- und Unternehmenskultur beider Firmen machten diese Umkehrung notwendig. Die Umsetzung der im Herbst revidierten Strategie kommt gut voran; mit Priorität werden gemeinsam die grenzüberschreitenden Produktionsprozesse verbessert und erste Branchen zusammen bearbeitet. Für die SBB bleiben die FS der Wunsch- und Pflichtpartner, wenn sie gleichberechtigt kooperieren und sich nicht als reiner Achsenbetreiber in eine Nische drängen lassen wollen.



Erfahrungsfeld Europa: Zug des englischen Partners Chiltern

Im Personenverkehr sammeln die SBB in England erste Auslanderfahrungen unter reinen Wettbewerbsbedingungen. In Partnerschaft mit dem britischen Konzern Laing und dessen Bahntochter Chiltern Railways bewerben sie sich um Konzessionen für den Betrieb des Wessex- und Thames-Netzes von zusammen 1400 Kilometern. Die Regierung schreibt die Franchisen neu für eine Zeitdauer von bis zu 20 Jahren aus. Damit will sie die Nachteile der Bahnprivatisierung reduzieren und die Qualität des Bahnsystems verbessern. Das Know-how einer integrierten betriebenen Bahn wie den SBB ist in England gefragt. Mit einer Teilnahme am Franchising bauen die SBB wertvolle Erfahrungen in internationalen Ausschreibungen auf und wollen sich an der Seite eines angesehenen einheimischen Partners an einem Wachstumsmarkt beteiligen. Das Verfahren ist im Gang. Nach einem positiven Entscheid der Konzessionsbehörde müsste über ein Engagement erst noch entschieden werden.

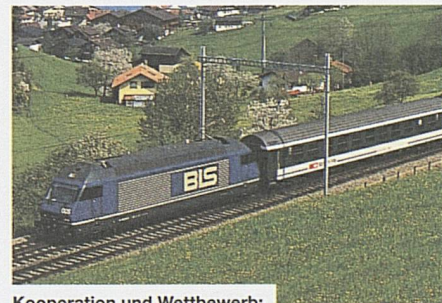
Partielle Konkurrenz auf internationalen Märkten schliesst Partnerschaften keineswegs aus. Eine bedeutende ist die «TEE Rail Alliance», welche die SBB vergangenen Sommer mit den Nachbarbahnen DB AG und ÖBB gebildet haben. Die namensmässige Anleihe kommt nicht von ungefähr: Wie bei den TEE-Zügen der sechziger Jahre wollen die drei Bahnen durch gemeinsamen Rollmaterialkauf und gemeinsames Marketing den internationalen Verkehr zum Vorteil der Kundinnen und Kunden aufwerten.

Schweiz: Kooperation und Wettbewerb

Im eigenen Land dominierte bisher die Kooperation vor der Konkurrenz. Mit der Bahnreform ist das betriebliche und kommerzielle Zusammenarbeitsmodell zwischen den SBB und den kleineren Bahnen – den so genannten konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) – unter neue Vorzeichen gestellt worden. In jedem Fall war das Verhältnis von Zusammenarbeit und Wettbewerb neu zu klären.

Besonders wichtig war diese Klärung zwischen den SBB und der BLS, die als einzige Bahn neben den SBB im Gütertransit- und im Personenfernverkehr tätig ist. Nach anfänglich schwierigen Verhandlungen einigten sich die beiden Unternehmensleitungen im Sommer 2000 und erarbeiteten einen Letter of Intent, der beides vorsieht: Geschäftsfelder der Kooperation wie auch solche des Wettbewerbs. Im Cargo-Bereich wird beim Transit- und Ganzzugsverkehr Wettbewerb herrschen. Alle anderen Geschäftsbereiche wurden der einen oder anderen Gesellschaft zugewiesen: Der bisherige BLS-Personenfernverkehr den SBB, die S-Bahn Bern und weitere SBB-Regionallinien der BLS und der BLS-Güterverkehr mit Einzelwagen den SBB. Vorgesehen ist ausserdem eine Minderheitsbeteiligung der SBB an der BLS. Die Grundsätze des Letter of Intent konnten seither in den einzelnen Geschäftsbereichen konkretisiert werden. Sie wird dieses Jahr in eine Basisvereinbarung münden und schrittweise umgesetzt werden. Die klareren Verhältnisse kommen den Güterkunden, den Benützern der Berner S-Bahn und auch den Kapitalgebern zugute.

Eine noch engere Kooperation im Interesse der Kunden und Bahnbenutzer ist auch mit der Mittelthurgaubahn (MThB) eingegangen worden. Sie betrifft den regionalen Personenverkehr in der Ost-



Kooperation und Wettbewerb: SBB und BLS spannen in Teilen zusammen

schweiz und im Bodenseeraum, in dem die MThB bereits heute grenzüberschreitend tätig ist. Im Ganzzug-Güterverkehr bleiben beide Bahnen eigenständig und Konkurrenten. Für den Betrieb eines Streckennetzes von 550 Kilometern Länge gründen SBB und MThB eine gemeinsame Gesellschaft mit dem Arbeitstitel «Regionalbahn Ostschweiz» und bringen in sie Personal und Rollmaterial ein. Hingegen verbleibt die Infrastruktur gleich wie in der Kooperation mit der BLS weiterhin bei den bisherigen Besitzern. Die Kooperationen mit der BLS und der MThB bedürfen noch der Zustimmung der Wettbewerbskommission.

Hauptziel beider Allianzen ist es, Synergien zu nutzen und mit effizienten Lösungen das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Von den neuen Zusammenarbeitsformen werden die Kunden und die öffentliche Hand profitieren. Gleiches gilt übrigens für die Sennetalbahn. SBB und Post haben dieses kleine, ganz ins System der Berner S-Bahn integrierte Unternehmen durch Übernahme der Aktien von Bund und Kanton Bern erworben.



Klare Sicht – auch nach innen:
Die Umstrukturierung ist abgeschlossen

Wandel in der Struktur und in den Köpfen

Die Neuausrichtung der SBB erforderte einen tiefgreifenden inneren Umbau der SBB, da die Eignerziele des Bundes mit Kosmetik allein nicht erreichbar wären. Zwei Jahre nach dem Übergang vom staatlichen Regiebetrieb zur spezialgesetzlichen Aktiengesellschaft ist die Umstrukturierung praktisch abgeschlossen. Die neue divisionalisierte Organisation wurde im vergangenen Jahr mit der Integration bedeutender Produktionsbereiche komplettiert. Erste positive Auswirkungen der verbesserten Ergebnis- und Kostentransparenz sind bereits sichtbar.

Heute besitzen die drei Divisionen Personenverkehr, SBB Cargo und Infrastruktur jene Ressourcen selber, die sie zur Erreichung ihrer Ziele benötigen. So ist der Rollmaterialunterhalt auf Personen- und Güterverkehr aufgeteilt worden und wandelt sich in einem mehrjährigen Prozess von einem eher lockeren Verbund gewerblich ausgerichteter Betriebe zu einem nach industriellen Prinzipien geführten Serviceunternehmen. Die Divisionalisierung ermöglicht es, den Service besser mit dem Betrieb zu verzahnen und die Stillstandzeiten des Rollmaterials zu minimieren. Dies macht die Serviceanlagen und die fünf bisherigen Hauptwerkstätten (neu Industriewerke) konkurrenzfähig. Der Abbau von 4700 auf 3600 Stellen im Unterhalts- und Reinigungsbereich bis 2005 erfolgt sozialverträglich und ohne Entlassungen.

Der mentale Wandel vom Bundesbetrieb zum Unternehmen braucht etwas mehr Zeit als der organisatorische Umbau. In diesen Zusammenhang ist das Ergebnis der ersten, im Spätsommer 2000

durchgeführten Personalzufriedenheitsumfrage zu stellen. Bei guten Teilergebnissen etwa zu Lohn, Sozialleistungen, Arbeitsinhalten oder Führung durch die direkten Vorgesetzten fiel die Gesamtzufriedenheit mit 59 von 100 Punkten nur knapp befriedigend aus. Das Urteil der 18 200 antwortenden Mitarbeitenden widerspiegelt das hohe Tempo im Transformationsprozess der SBB, das zwar Phasen der Unsicherheit verkürzte, doch die Sorgfalt der Umsetzung da und dort beeinträchtigte. Geschäftsleitung und Verwaltungsrat nehmen die Resultate ernst und haben bereits Massnahmen für einen stärkeren Dialog von unten nach oben und weitere Verbesserungen des Arbeitsklimas eingeleitet.



Neue Sozialpartnerschaft: Unterzeichnung des ersten GAV der SBB

GAV prägt neue Sozialpartnerschaft

Auf den 1. Januar 2001 ist bei den SBB der erste Gesamtarbeitsvertrag (GAV) in Kraft getreten. Die Mitglieder der Personalverbände haben dem in 20 Verhandlungsrunden erarbeiteten Vertragswerk mit einer Mehrheit von über 90% zugestimmt. Der GAV markiert gleichsam den Abschluss der Transformation vom Bundesbetrieb zum Unternehmen. Das neue Anstellungsrecht charakterisiert sich durch die Merkmale «Vereinbaren statt verfügen» sowie «Führen und mitwirken statt reglementieren». Beim Lohn, aber auch bei der Arbeitszeit lösen Flexibilität und Eigenverantwortung alte Automatismen ab. Der Lohn enthält neu einen variablen Teil, der aufgrund der erbrachten Leistung bemessen wird.

Erste positive Auswirkungen

der neu divisionalisierten Organisation sind bereits sichtbar.



Chancen für Mitarbeitende – zum Beispiel Umsatteln zur Informatikerin

Das Personal arbeitet flexibler und kürzer: Im Vorfeld des GAV ist bereits auf den 1. Juni 2000 die Wochenarbeitszeit von 41 auf 39 Stunden verkürzt und zugleich die Jahresarbeitszeit mit flexiblen Arbeitszeitmodellen eingeführt worden. Durch Verzicht auf ein Prozent Teuerungsausgleich hat das Personal die Verkürzung der Arbeitszeit mitfinanziert. Die SBB erwarten von diesem viel beachteten Schritt eine gesteigerte Produktivität. Wegen Angewöhnungsschwierigkeiten bei Personal und Management und wegen sektoriellen Personalunterbeständen sind die individuellen Zeitsaldi gegen Jahresende stark angewachsen.

Der Gesamtarbeitsvertrag für das SBB-Personal und ein gleichwertiger GAV für die Belegschaft der SBB Cargo AG haben das Unternehmen und die Personalverbände zu gleichberechtigten Vertragspartnern gemacht. Zugleich sind für die Umsetzung des Vertragswerks als Organ der betrieblichen Mitwirkung neu die erstmals gewählten Personalkommissionen zuständig. Der GAV ist also Ausdruck einer mehrfach gewandelten Sozialpartnerschaft.

Neue Berufe, neue Chancen

In mehreren Bereichen der SBB herrscht konjunkturbedingte Personalknappheit, andererseits gehen durch Restrukturierungen Stellen verloren. Die SBB nehmen eine grosse soziale Verantwortung wahr, indem sie im Rahmen des GAV auf Entlassungen aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen verzichten. Dabei wurde die frühere Beschäftigungsgarantie im GAV durch eine Chance zur beruflichen Neuorientierung ersetzt: Mitarbeitende, welche die angestammte Stelle verloren haben, erhöhen im Projekt «Chance» ihre fachliche und persönliche Arbeitsmarktfähigkeit. Zu den Mitteln gehören zum Beispiel Neuorientierungsseminare, Weiterbildungen, Arbeitsversuche oder Temporärjobs. Bis Anfang 2001 traten 539 Mitarbeitende in die Neuorientierung ein; für 250 konnten bereits Lösungen erarbeitet werden. Im gleichen Zusammenhang boten die SBB im vergangenen Jahr die Möglichkeit von Erwachsenenlehren an.

Der Wandel der SBB wirkte sich ebenfalls auf die Berufslehren aus. Die klassischen Bahn-Monopolberufe wurden im vergangenen Jahr durch «Marktberufe» abgelöst – die Betriebsdisponentenlehre beispielsweise durch eine KV-Lehre «öffentlicher Verkehr», der Gleismonteur durch den «Verkehrswegbauer», der frühere Betriebsangestellte durch den Beruf des Gebäudereinigers oder der Logistikassistentin. Die SBB unternehmen grosse Anstrengungen, mehr Ausbildungsplätze anzubieten; das Ziel von 1000 Lehrlingen im Millenniumsjahr 2000 konnten sie jedoch wegen mangelnder Nachfrage in einzelnen manuellen Berufen nicht erreichen.

Auch das Berufsbild des Lokomotivführers und der Lokomotivführerin hat sich verändert: Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr gingen zu einer modularen Ausbildung über, die vom Rangierdienst über den regionalen Personenverkehr oder die Güter-Nahzustellung zu den schnellen Intercity- oder den Ferngüterzügen führt. Zudem laufen Bestrebungen, die SBB-spezifische Lokführerausbildung durch einen unternehmensunabhängigen Lehrgang zu ersetzen.



Abschied von Monopolen auch im Beruf: Lehrstellen in «Marktberufen»

**Der Gesamtarbeitsvertrag markiert
den Abschluss der Transformation
vom Bundesbetrieb zum Unternehmen.**



Aufwändige Lärmsanierung – an der Quelle und mit Schutzwänden

Marke, Sicherheit, Qualität: Stärken pflegen

Zum wertvollsten Besitz des Unternehmens gehört die Marke SBB. Letztes Jahr ist sie in die Liga der 20 stärksten Marken auf dem Schweizer Markt aufgerückt. Mit der konsequent angewendeten Marke «SBB CFF FFS» will sich das Unternehmen als kompetenter Marktführer des öffentlichen Verkehrs im Bewusstsein der Bevölkerung verankern und die Leaderposition im Wettbewerb ausbauen.

Die Marke SBB steht über die Grenzen hinaus als Synonym für Zuverlässigkeit und Sicherheit. Mit Einsatz aller Beteiligten steigerte sich die Pünktlichkeit im vergangenen Jahr weiter; sie erreichte oder übertraf die ambitionierten Ziele fast ausnahmslos. Vor schwereren Bahnunfällen blieben Kunden und Bevölkerung verschont. Um für alle Krisenfälle gewappnet zu sein, begannen die SBB im vergangenen Jahr mit dem Aufbau einer Betreuungsequipe mit 700 freiwilligen Mitarbeitenden aus allen SBB-Sparten. Dabei profitiert das Unternehmen von den Erfahrungen des ähnlich strukturierten «Care Team» der Swissair.

Neben menschlichem Leid erspart mehr Sicherheit finanzielle Schäden. Im vergangenen Jahr haben die SBB ein neues Risikofinanzierungskonzept eingeführt: Katastrophenrisiken werden fremdversichert, andere Schäden selber getragen. Ein Teil der Risiken wird durch eine konzerneigene Rückversicherungsgesellschaft «SBB RE» abgedeckt. Das

Programm spart Prämien und gibt Anreize, Schäden zu vermeiden. Es wurde mit einem «European Risk Management Award» für die beste Risikofinanzierungslösung im Jahr 2000 ausgezeichnet. Einen Schwerpunkt bei der Arbeitssicherheit setzte die Ende 2000 gestartete «Stop Risk»-Kampagne. Sie motiviert das Personal zu sicherheitsbewusstem Verhalten und will die seit 1994 dank grosser Anstrengungen halbierten Arbeitsunfälle weiter vermindern.

Für die Umwelt, gegen Lärm und Altlasten

Der Umweltvorteil der Bahn benötigt ebenfalls stete Aufmerksamkeit und finanzielle Mittel. Zunehmend wichtig wird die Bewältigung von Altlasten. Die SBB haben 1200 «verdächtige» Standorte erfasst und rechnen mit rund 200 Sanierungsfällen. In der Eröffnungsbilanz der SBB AG sind für die Sanierung verschmutzter Böden 110 Mio. Franken zurückgestellt worden. Sanierungsarbeiten in grösserem Umfang beginnen dieses Jahr.

Von den Aufgaben zum Wohl der Bevölkerung und besonders der Bahn-anwohner ist der Lärmschutz die aufwändigste. 2000 starteten die SBB ein Anti-Lärm-Programm im Umfang von 1,85 Mia. Franken aus Mitteln, die das Schweizer Volk mit seiner Zustimmung zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bewilligt hatte. Es umfasst Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster, aber auch Lärmschutz an der Quelle – nämlich an den Rädern, Bremsen und Drehgestellen von Reisezügen und Güterwagen. Die SBB haben sich international für lärmarme neue Bremsen stark gemacht. Mit der Zulassung neuer Verbund-Bremssohlen durch die europäische Eisenbahnvereinigung UIC ist der internationale Durchbruch für die Lärmsanierung des Rollmaterials greifbar.



Stolzes Erbe: TEE-Zug aus den sechziger Jahren

Vergangenheit, die sich zeigen lassen darf

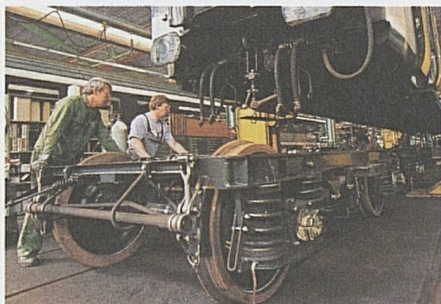
So rasch das Unternehmen vorwärtsstrebt und den Kundenbedürfnissen folgt – eines bleibt: Ein historisches Erbe, das auch im digitalen Zeitalter viele Menschen fasziniert. Die SBB besitzen zahlreiche Dampf- und Elektrolokomotiven, historisches Wagenmaterial und sogar einen ganzen TEE-Zug. Dieser Park dokumentiert die 150-jährige Geschichte der Bahn in der Schweiz und die demnächst 100-jährige Geschichte der SBB aufs Beste. Um ihn als Zeugnis pionierhafter Bahngeschichte der Bevölkerung zu erhalten, übertragen die SBB ihr historisches Erbe einer neu zu gründenden Stiftung mit Sitz in Erstfeld. Neben dem historischen Rollmaterial wird auch die öffentlich zugängliche SBB-Infothek mit all ihren Sammlungen sowie dem Altarchiv in den Besitz der Stiftung wechseln.

Das SBB-Jahr 2000



→ Neue Epoche der Sozialpartnerschaft

Der Februar dauerte nur noch wenige Minuten, als die Verhandlungsdelegationen der Personalverbände und des Unternehmens mit ihren Unterschriften den ersten Gesamtarbeitsvertrag unter Dach brachten. Das Resultat von 20 Verhandlungsrunden ist vom Personal mit einer satten 90-Prozent-Mehrheit gutgeheissen worden. Mit dem GAV bekommen die SBB ein modernes Anstellungsrecht. Statt einseitig verfügt, wird neu zweiseitig vereinbart; Eigenverantwortung, Flexibilität und Leistung zählen mehr als Reglemente.



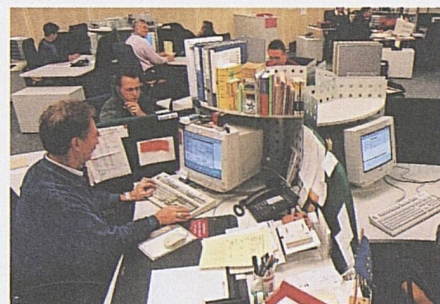
→ Leise Wagen auf die Schnelle

Der wirksamste Schutz vor Lärm ist jener an der Quelle. Mit einem Sofortprogramm beginnen die SBB-Industriewerke Olten und Zürich Anfang des Jahres Wagen des Personenverkehrs leiser zu machen. Erste Klienten sind eine Serie von Umbauwagen aus den sechziger Jahren, die beim Bremsen unangenehm quietschen und die Ohren der Kunden auf dem Perron strapazieren. 450 ältere Reisezugwagen werden innert eines Jahres an Bremsen und Laufwerken lärmsaniert; neueres Rollmaterial ist bereits von Haus aus wesentlich leiser. Die Sofortaktion ist ein Vorläufer des Lärmschutzprogramms aus dem FinöV-Abstimmungskredit des Bundes. Umweltmässig hat die Bahn grosse Trümpfe – mit dem Lärm rückt sie einem Fleck im Reinheft zu Leibe.



→ Regio-Bus: Die Bahn auf der Strasse

Jeden Tag fahren im bernischen Oberaargau 500 Kunden mit dem SBB-Bus und 200 steigen in Wynigen zwischen Bahn und Bus um. Die Verkehrsnachfrage zwischen Langenthal und Burgdorf hat innert anderthalb Jahren um 4,5 Prozent zugenommen, nachdem zwischen Herzogenbuchsee und Wynigen neu der Bus statt des früheren Regionalzugs fährt. Und es ist nicht irgendein Bus – die SBB selber sind für das neue Verkehrskonzept eine Allianz mit «Aare Seeland mobil» eingegangen und setzen gemeinsam moderne «Regio-Busse» mit Niederflureinstieg ein. Die Kooperationspartner hatten den Auftrag gegen Konkurrenz erhalten.



→ Kundenservice: Mit Trompete, ohne Pauken

Ein Trompetenstoss eröffnet im April das neue Kunden-Service-Center (KSC) des Güterverkehrs: In Fribourg bekommen die Cargo-Kunden 365 Tage und 24 Stunden Auskunft in allen Fragen rund um ihre Transporte mit der Bahn. Das zentrale, mit modernsten Informatikmitteln ausgerüstete Call-Center an der Sprachgrenze steigert die Servicequalität und vereinfacht die Geschäftsabwicklung erheblich. Im ersten Betriebsjahr behandelten 170 mehrsprachige Mitarbeitende bereits 180 000 Telefonanrufe und Faxe. Die schrittweise Übernahme der bisher dezentral betreuten Kunden wird diesen Mai abgeschlossen sein.



→ ICN: Die Kunden sind geneigt

Der Intercity-Neigezug ICN erobert die Kundengunst im Nu. Im Frühling gibt er in Sonderzügen zum Genfer Autosalon oder zur Basler Mustermesse seine ersten öffentlichen Auftritte, Ende Mai 2000 übernimmt er die ersten fahrplanmässigen Einsätze auf seiner späteren Stammstrecke zwischen der Romandie und der Ostschweiz, dem Jurafuss entlang. In einer Kundenbefragung fährt der elegante weisse Sieben-Wagen-Zug mit dunklen Fensterbändern auf Anhieb die Note 5,3 ein. Besonders gut kommen die Platzverhältnisse, der Sitzkomfort, die Ledersitze in der ersten Klasse und die Klimatisierung an. Hoffentlich bleibt das Wohlbefinden erhalten, wenn sich der ICN ab diesem Sommer mit erhöhtem Tempo in die Kurven legt.

haben die Passagierzahlen im S-Bahn-Gebiet um 20 Prozent zugelegt; heute fahren S-Bahnen auch in Bern, Basel und St. Gallen, weitere sind geplant. Pioniercharakter besitzt die S-Bahn Zürich durch ihre enge Verzahnung mit dem übrigen Bahnverkehr. Während Europas typische S-Bahnen mit besonderen Zügen auf eigenen Schienenwegen rollen, baute Zürich nur zwölf Streckenkilometer neu.



→ Auch im Beruf: Markt statt Monopol

Monopole sind out – auch im Beruf. 360 Jugendliche beginnen im August bei den SBB eine Lehre nach neuem Muster. Sie erlernen nicht mehr klassische Bahnberufe wie Betriebsdisponentin oder Gleismonteur, sondern streben einem bahnübergreifenden, marktfähigen Abschluss entgegen – «KV öffentlicher Verkehr» oder «Verkehrswegbauer (Gleis)» zum Beispiel. Die neuen Lehren sind gemäss der Werbung «voll fett». Sie geben den künftigen Berufsleuten alle Möglichkeiten auf dem Arbeitsmarkt und machen es den SBB leichter, als führender und fortschrittlicher Ausbildungsbetrieb aufzutreten, unabhängig vom genauen späteren Bedarf. Im Jahr 2000 standen insgesamt 1000 Ausbildungsplätze bereit – allerdings konnten nicht alle besetzt werden.



→ Die längste Baustelle der Schweiz

Die zurzeit längste Baustelle der Schweiz misst 45 Kilometer und reicht von Mattstetten BE bis Rothrist AG: Auf der ganzen Länge treiben die Arbeiter gleichzeitig die grösste Neubaustrecke von Bahn 2000 voran. Zwei Tunnels in Murgenthal und in Kirchberg, unter der Emme hindurch, sind bereits fertig, und über das Tal der Murg spannt sich eine neue Brücke für die schnellen Züge zwischen dem Westen und Osten des Landes. Die Bauten kommen termin- und kostengerecht voran – nur hat sich der Termin um ein halbes Jahr nach vorn geschoben: Wegen des neu festgelegten europäischen Fahrplanjahres müssen alle Züge der ersten Etappe von Bahn 2000 bereits im Dezember 2004 fahren können.



→ 10 Jahre S-Bahn und ein Geschenk

Die erste S-Bahn der Schweiz kann jubilieren. Am 27. Mai 1990 kam die S-Bahn Zürich ins Rollen, zehn Jahre und mehrere Ausbauschritte später stoppen Doppelstockzüge im Viertelstundentakt an der neu eröffneten Haltestelle Glanzenberg im Limmattal zwischen Dietikon und Schlieren. Deren optimistische gelbe Farbe bringt Licht ins unwirtliche Umfeld einer mehrspurigen Autobahnbrücke und versinnbildlicht den Aufbruch, den der Quantensprung im öffentlichen Verkehr der Agglomeration Zürich erzeugt hat. Schon im ersten Jahr



→ «New Territories» in England

Anfang September gibt Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay in London die Absicht der SBB bekannt, sich zusammen mit einer etablierten einheimischen Bahn um Konzessionen für die Wessex- und Thames-Bahnnetze in Englands Süden zu bewerben. In England wie in der Schweiz erntet das mögliche Engagement viel Aufmerksamkeit: Bei den Briten weckt der Einzug der Schweizer Träume von einem perfekten Bahnverkehr, besorgte Schweizer fürchten das finanzielle Risiko. Das Konzessionsverfahren ist im Gang; die SBB halten sich ihren definitiven Entscheid offen und schliessen Investitionen in die Infrastruktur aus. Sie könnten in Grossbritannien gefragte Erfahrung einbringen und sammeln in jedem Fall wertvolle Erfahrungen in einem liberalisierten Markt – und dies in einem Markt mit grossem Wachstumspotenzial.

→ Güterboom am Gotthard

Güterlasten wie noch nie zuvor bewältigt im Herbst die Gotthardroute. Am 19. Oktober wird im Verkehr von Nord nach Süd erstmals die 100 000-Tonnen-Marke überschritten. In beiden Richtungen rollen an diesem Spitzentag exakt 170 202 Gütertonnen über die 120-jährige Alpenbahn, was 6078 Lastwagen mit dem zu dieser Zeit gültigen Höchstgewicht von 28 Tonnen entspricht. Obwohl dieser Tagesrekord durch die unwitterbedingte Sperrung der Simplonstrecke mitverursacht ist, bleibt er nicht der einzige: Die gute Konjunktur lässt die Güterströme durch die Schweiz anschwellen wie noch nie. Dies freut die SBB, beansprucht aber auch die Personal- und Infrastrukturkapazitäten bis zum Rand. Der Lokführermangel veranlasst SBB Cargo im Herbst zu einer Rekrutierungskampagne.



→ «Nightbird» für Nachtvögel

Seit Anfang November lassen SBB und Postauto Schweiz nach Mitternacht erstmals Busse durchs Land rollen. Mit einem versuchsweisen Nachtbusangebot zwischen Zürich und Luzern sowie zwischen Genf und Lausanne antworten sie gemeinsam auf neue Kundenbedürfnisse: Vorbei die Zeit, da nach Mitternacht kaum mehr etwas los war – heute beginnen am Wochenende die Partys mit der Geisterstunde erst so richtig. Bereits in den vergangenen Jahren haben die SBB das Angebot an Spätzügen im Agglomerations- und im überregionalen Verkehr

ständig ausgeweitet; mit der Nachtbus-Kooperation treiben sie den Trend weiter. Kommen die Nachtschwärmer weiterhin in Scharen, soll das «Nightbird»-Nachtbusangebot ausgebaut werden.



→ Lothar: keine Ruhe nach dem Sturm

Eine Million Tonnen Holzstämmen nach Österreich, weitere 300 000 Tonnen nach Italien und Deutschland: Ein Jahr lang nach dem Orkan «Lothar» hat die Bahn kräftig mitgeholfen, das Sturmholz aus den Schweizer Wäldern zur Weiterverarbeitung abzutransportieren. 20 000 Wagenladungen Holz beförderten die SBB; dies entspricht einem Zug quer durch die Schweiz von Buchs nach Genf. Und die Transporte sind noch nicht zu Ende: Dieses Jahr werden noch einmal 800 000 «Lothar»-Tonnen erwartet. Die logistische Leistung wird in enger Zusammenarbeit mit der schweizerischen Holzwirtschaft erbracht und hat die Miete von 320 zusätzlichen Eisenbahnwagen aus dem Ausland erfordert.