

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (2001)

Rubrik: SBB Konzern

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: 30.01.2026

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

28 339

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgten 2001 dafür, dass die Kunden der SBB und ihre Waren rasch, zuverlässig und pünktlich ans Ziel kamen. Das abgelaufene Geschäftsjahr zeigt: Die SBB sind fit für den Wettbewerb und damit fit für die Zukunft.

Betriebsergebnis unter dem Vorjahr.

Das Betriebsergebnis des SBB Konzerns lag 2001 mit 245,7 Millionen Franken (−23,6 Prozent) unter demjenigen des Vorjahrs. Der starke Anstieg des Konzerngewinnes auf 314,1 Millionen Franken (+124,5 Prozent) ist durch den Verkauf eines Teils der Beteiligung an Sunrise, der Auflösung einer im Zusammenhang mit dem seinerzeit geplanten Joint Venture mit der FS Cargo gebildeten Rückstellung sowie durch ein verbessertes Finanzergebnis bedingt.

In einem verschlechterten wirtschaftlichen Umfeld vermochten die SBB 2001 im Personenverkehr Umsatz und Ertrag weiter zu steigern. Der Jahresgewinn stieg auf 80,1 Millionen Franken (+18,1 Prozent) an. Im Güterverkehr erwirtschaftete SBB Cargo unter konjunkturell erschwer-ten Bedingungen einen Verlust von 68 Millionen Franken (+17,9 Prozent). Die Infrastruktur trug mit einem Ergebnis von 130,1 Millionen Franken zum positiven Jahresabschluss bei. Neben dem Betriebsertrag des Konzerns von 6031,4 Millionen Franken (+1,5 Prozent) wuchs im Jahr 2001 auch der Betriebsaufwand auf 5785,7 Millionen Franken (+2,9 Prozent) an. Die Personalauf-wendungen verursachten dabei rund die Hälfte des gesamten Betriebsaufwandes.

Guter Zielerreichungsgrad.

Die SBB erreichten 2001 die Eignerziele des Bundes zu einem grossen Teil. Trotz einem im Geschäftsjahr bescheidenen Produktivitätszuwachs von 1 Prozent liegt aber das durchschnitt-liche jährliche Wachstum mit 7 Prozent seit 1998 immer noch über den vom Bund geforderten 5 Prozent. Erreicht wurden auch die Sicherheitsziele. Die Pünktlichkeit der SBB konnte weiter gesteigert werden und liegt praktisch im Bereich der anspruchsvollen Vorgaben. Die Zufrie-denheit der Personenverkehrskunden ging allerdings zurück, liegt aber mit 81 Prozent immer noch auf hohem Niveau. Deutlich verpasst wurden die Erwartungen bei der Arbeitszufrieden-heit: Der Vorjahreswert von 59 Punkten ging auf 52 Punkte zurück.

Das Ziel, den Bund bei den Abgeltungen finanziell zu entlasten, wurde erreicht. Im regionalen Personenverkehr erbrachten die SBB mehr Leistung für weniger Geld: Die Abgeltungen von Bund und Kantonen gingen trotz einer Zunahme der angebotenen Zugkilometer von 546 auf 537 Milli-onen Franken zurück. Die Abgeltungen pro Zugkilometer nahmen um 6,3 Prozent ab. Auch die Leistungen des Bundes an die Infrastruktur gingen von 1,295 auf 1,225 Milliarden Franken zurück. Die Beiträge an den Kombiverkehr stiegen hingegen von 75 auf 99 Millionen Franken.

Besonderes Jahr 2001.

Das zurückliegende Jahr war gekennzeichnet durch eine Reihe von Ereignissen, welche die SBB vor grosse Herausforderungen stellten. Beim «Grounding» der Swissair und speziell nach der Brandkatastrophe im Gotthard-Strassentunnel reagierten die SBB rasch und flexibel mit einer Reihe zusätzlicher Angebote. Innert 24 Stunden wurde am Gotthard der vor 20 Jahren eingestellte Autoverlad wieder in Betrieb genommen und zwischen Göschenen und Airolo ein Personenwagentransport sichergestellt. Innert Tagen konnte für den regionalen Schwererverkehr zudem zwischen Brunnen und Lugano eine Kurzversion der Rollenden Landstrasse aufgebaut und betrieben werden. Glücklicherweise blieben die SBB selber vor grösseren betrieblichen Unfällen verschont. Die Entgleisung eines ICN bei Zürich Oerlikon im letzten Sommer verlief glimpflich. Trotzdem wurden vorsorglich alle 22 ICN-Kompositionen zur Überprüfung der über 50 000 Schrauben aus dem Betrieb zurückgezogen. Das letzte Jahr war aber auch geprägt von einer wirtschaftlichen Abschwächung, die insbesondere beim Güterverkehr Spuren hinterliess.

Die Anteile der Divisionen am Konzerngewinn.

Der starke Anstieg des Konzerngewinns ist auf Sonderfaktoren zurückzuführen. (U.a. Verkauf eines Teils der Sunrise-Beteiligung.)

| | 2000 | 2001 |
|-----------------------|----------------|---------------|
| Personenverkehr | + 67,8 | + 80,1 |
| Güterverkehr | - 57,7 | - 68,0 |
| Infrastruktur | +160,9 | +130,1 |
| Zentralbereiche | - 15,1 | +171,9 |
| Gesamtergebnis | +139,9* | +314,1 |

*ohne Eliminationen -16,0

in Mio. CHF

Vorwärtsstrategie beim Personenverkehr.

Der Personenverkehr profitierte im letzten Jahr von einer starken Nachfrage. Erstmals in ihrer Geschichte überschritten die SBB die Schallgrenze von 300 Millionen beförderten Kundinnen und Kunden: Sie transportierten 304,2 Millionen Personen, 6,1 Prozent mehr als im Jahr zuvor

– und dies, obwohl das Streckennetz praktisch gleich gross blieb. Dieser Rekordwert ist primär dem substanziellen Ausbau des Angebotes zu verdanken. Zu den Verbesserungen gehörten vor allem neue Halbstundentakte und neues Rollmaterial, namentlich Doppelstock-Intercityzüge und Intercity-Neigezüge. Aus dem Angebotsausbau resultierte zudem eine Zunahme der Personenkilometer um 4,1 Prozent auf 13,4 Milliarden, was ebenfalls einem neuen Rekordwert entspricht.

Zukunftsszenario 01/16: Die Zukunft bringt mehr Freiheit in den EU-Netzen.

Bei den Anbietern von Eisenbahnverkehrsleistungen ist in Zukunft eine wachsende Dynamik zu erwarten. Mit der Ratifizierung des bilateralen Landverkehrsvertrags und mit den neuen Kooperationen im Güterverkehr (HGK, FS) erhalten die SBB Zugang zu den europäischen Märkten.

> **Es ist zu erwarten**, dass sich die faktisch vorhandenen Netzzugangsmöglichkeiten mit wachsendem Druck der Märkte und der Politik ebenfalls verbessern werden. Heute konzentriert sich die mögliche «Freizügigkeit» in den EU-Netzen auf Deutschland, die Niederlande und die skandinavischen Länder. In den kommenden Jahren wird voraussichtlich das italienische Netz offener; erste Güterzüge befahren bereits die Brennerachse im Open Access.

> **Auf Dauer** werden sich auch Frankreich und Belgien den Anforderungen eines transeuropäischen Eisenbahnnetzes nicht verschliessen können und wollen.

Dies ist nur der Anfang. Während die EU-Netze heute nur für «internationale Gruppierungen» und den internationalen kombinierten Güterverkehr offen sind, soll bereits im Jahr 2003 ein transeuropäisches Güterverkehrsnetz – das die wichtigsten Hauptstrecken umfasst – und im Jahr 2008 das gesamte Schienennetz für den Wettbewerb geöffnet werden.

Diese verbindlichen Regeln betreffen den internationalen Güterverkehr. Später werden Vorschläge zum Personenverkehr folgen.

> **In Zukunft** wird es eine reduzierte Zahl europäischer Gesamtanbieter im Schienengüterverkehr geben. Sie werden durch regionale «Short Lines» als Zubringer unterstützt. Ganzzüge können relativ rasch durch Drittanbieter übernommen werden. Die nötigen Ressourcen (Loks, Wagen, Personal) werden durch höhere Flexibilität der Industrie und durch neue Dienstleistungen von Vermietfirmen einfacher zugänglich.

> **Für die SBB** liegen die Chancen der Liberalisierung in der Übernahme neuer internationaler Verkehre in eigener Verantwortung oder gemeinsam mit Partnern im Rahmen internationaler Gruppierungen. Dabei schliessen sich Wettbewerb und Kooperation mit Nachbarunternehmen nicht aus. Allianzen werden teilweise mittelfristig, teilweise aber auch für einzelne Verkehre und kürzere Zeiträume «geschmiedet».

Der regionale Personenverkehr ist zunehmend Mitbewerbern ausgesetzt. Das zeigte sich auch im letzten Jahr. Gemeinsam mit den Zugerland Verkehrsbetrieben gewannen die SBB die Ausschreibung für den Betrieb der Stadtbahn Zug. Damit verbunden ist die Beschaffung von 12 neuen Fahrzeugen für den Regionalverkehr. Ausserdem wird der SBB-Regionalverkehr zunehmend im grenznahen Ausland tätig: Seit Jahren verkehren SBB-Züge auf der «grünen Linie» zwischen Basel und Mulhouse. Letztes Jahr kam die neue Linie von Genf–Bellegarde (Dép. Ain) dazu. Die Marktorientierung über die Grenzen hinweg wurde auch bei der Gründung der gemein-

Zukunftsszenario 02/16: Der Erfolg wird auch vom Umfeld abhängen.

Die Bahnreform hat dazu geführt, dass die SBB als Unternehmung einen im Vergleich zu früher grösseren Teil ihres wirtschaftlichen Risikos selbst tragen. Dennoch sind sie stärker als andere Firmen von politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig, vor allem im Bereich der Infrastruktur. Jede Änderung des heutigen konsensorientierten Systems in der Zukunft ist mit grosser Vorsicht zu betrachten. Die Konsequenzen können weitreichend sein:

> **Die Infrastruktur** ist für die Eisenbahn der zentrale Produktionsfaktor. Sie ist technisch enger mit dem Fahrbetrieb verbunden als bei jedem anderen Verkehrsträger. Dies bedeutet: Politische und gesellschaftliche Infrastrukturscheide sind bei den Bahnen direkt ergebniswirksam. Im negativen Sinn zeigt sich dies bei den britischen und niederländischen Eisenbahnen, wo in den letzten Jahren ein marktfernes Infrastrukturmanagement erfolgte beziehungsweise das Schienennetz privatisiert wurde.

> **Ähnlich abhängig** von den Rahmenbedingungen sind die Bahnen im Vergleich der Verkehrsträger. Verkürzungen der Reisezeiten, wie sie durch Ausbauten im Nationalstrassennetz entstehen, können von den SBB im Normalfall nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand kompensiert werden. Ein Beispiel aus dem

Grossraum Zürich: Im Rahmen der dritten S-Bahn-Teilergänzung wird im Korridor Knonauer Amt der Viertelstundentakt eingeführt – eine deutliche Verbesserung der Attraktivität der Bahn. Wenn allerdings einige Jahre später die parallele Autobahn A4 eröffnet wird, verkürzt sich die Reisezeit auf der Strasse nach Zürich um etwa 20 Minuten. Die Bahn wird ihren Vorsprung voraussichtlich verlieren und kann den entstandenen Reisezeitnachteil mit den heute vorhandenen und beschlossenen Ressourcen nicht mehr aufholen.

> **Die Infrastruktur-Beispiele** zeigen auf, dass sich die Rahmenbedingungen für die Bahn immer rascher ändern werden – und direkt ergebniswirksam sind. Das heisst, die Resultate werden sich wahrscheinlich verschlechtern, wenn die Rahmenbedingungen ihres Infrastrukturmanagements schlechter oder die Infrastrukturen ihrer Konkurrenten besser werden.

> **Die hohe Komplexität von Entscheiden** im Verkehrsbereich und deren Konsequenzen erfordern für die Zukunft deshalb noch mehr Transparenz über die Konsequenzen, bevor Beschlüsse gefasst werden. Die heute im Vergleich zu Auslandsbahnen gute Situation der SBB röhrt sicher auch aus der bisher relativ hohen Transparenz und dem erforderlichen demokratischen Konsens bei Entscheiden sowie einer konsequenten Verkehrspolitik.

samen Tochter «Turbo» von SBB und Mittelthurgaubahn offensichtlich. Die sich im Aufbau befindende Gesellschaft operiert im international geprägten Bodenseeraum und möchte ihre Aktivitäten ins grenznahe Ausland mittelfristig weiter ausdehnen. Auf neue Beine gestellt wurde zudem die Zusammenarbeit mit der BLS, die neu die S-Bahn Bern betreibt, während die SBB ihrerseits ab 2004 den Fernverkehr auf der BLS-Linie übernehmen werden. Der Schritt über die Grenzen bleibt für die SBB im zunehmend internationalen und liberalisierten Verkehrsmarkt zwingend. Dieser Zwang allerdings darf nicht zu erhöhten Risiken führen. Deshalb haben die SBB für alle Projekte im Ausland strenge Hürden und Kontrollen definiert, welche die Bedingungen für ein Engagement während des ganzen Prozesses im Voraus festlegen. Zu einem Strategiewchsel entschieden sich die SBB im letzten Jahr in England. Weil sich die politischen Rahmenbedingungen änderten, verzichten sie an der Teilnahme am Bewerbungsprozess für den Betrieb von regionalen Bahnnetzen in England. Sie stehen ihrer englischen Partnerin Laing und deren Bahntochter Chiltern Railways weiterhin beratend zur Seite.

Kooperationen im Güterverkehr.

Der Güterverkehr hat ein schwieriges Jahr hinter sich, das stark geprägt war von konjunkturellen Schwächen. SBB Cargo spürte in der zweiten Jahreshälfte den Einbruch, namentlich im Schlüsselmarkt Deutschland. Mit 10,5 Milliarden Tonnenkilometern und 59 Millionen transportierten Tonnen reichte das Ergebnis nicht an das Spitzenresultat aus dem Jahr 2000 heran (10,8 Milliarden Tonnenkilometer und 60,5 Millionen transportierte Tonnen). Mit diesem Ergebnis für 2001 wirtschaftete SBB Cargo aber immer noch deutlich besser als 1999. Auch der konsolidierte Verkehrsertrag war mit 1,0493 Milliarden Franken gegenüber dem Vorjahr (1,0885 Milliarden Franken) rückläufig. Die Resultate des letzten Jahres waren aber nicht nur auf die schwächere Konjunktur zurückzuführen. Sie waren auch Ausdruck des zunehmenden Wettbewerbes: Im Güterverkehr hat sich die Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse im letzten Jahr besonders verschärft: Durch die Erhöhung der allgemeinen Gewichtslimite auf 34 Tonnen und durch die Zulassung von 40-Tonnen-Lastwagen innerhalb der mit der EU vereinbarten Kontingente haben sich die Wettbewerbsbedingungen seit dem 1. Januar 2001 markant zugunsten der Strasse verschoben.

Im Güterverkehr stellt sich die grösste internationale Herausforderung auf der Nord-Süd-Achse. Das Ziel ist klar und der Auftrag der Politik an die SBB entsprechend formuliert: Bis zur Inbe-

triebnahme der NEAT durch den Gotthard soll der Transitverkehr auf der Schiene innert zehn Jahren verdoppelt werden. Zur Erreichung dieses Ziels sind Kooperationen unabdingbar. Die SBB vermochten im letzten Jahr ihre diesbezüglichen Interessen im Norden positiv zu konkretisieren: Auf kommerzieller und operativer Ebene wird die bewährte Partnerschaft mit DB Cargo weiter vertieft. Zusätzlich bauen die SBB eine Kooperation mit der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) auf. Gleichzeitig setzen die SBB in der Produktion auf eine intensive Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB Cargo). Im Süden erwies sich die Absicht, den Cargo-Bereich der SBB mit jenem der italienischen FS zu fusionieren, als unrealistisch. Die enge Kooperation mit der Trenitalia Cargo – der FS-Güterdivision – ist aber dennoch zentrales Ziel. Im Zentrum der Zusammenarbeit steht dabei die Verbesserung der grenzüberschreitenden Produktion.

Infrastruktur immer stärker ausgelastet.

Der Angebotsausbau führte im Bereich der Infrastruktur zur einer erhöhten Netzauslastung: 134,4 Millionen Kilometer legten die Züge 2001 auf dem SBB-Netz zurück, 2,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Mit 97,4 Prozent zeichneten die Züge des SBB-Personenverkehrs und von SBB Cargo für den Löwenanteil der Zugkilometer verantwortlich; die durch Dritte auf SBB-Geleisen zurückgelegten Trassenkilometer stiegen aber innert Jahresfrist um 17 Prozent auf 3,42 Millionen Kilometer. Die Bruttotonnenkilometer durch Dritte nahmen gar um 45 Prozent zu. Zudem wurden im Jahr 2001 bereits 15 Prozent aller Ganzzüge im Güter-Binnenverkehr durch Drittanbieter im Open Access durchgeführt. Diese starke Zunahme ist Ausdruck der schrittweisen Öffnung der europäischen Schienennetze, bei der die Schweiz mit ihren liberalen Regelungen ganz vorn mit dabei ist: Eine Benützung der Infrastruktur ist konzessionierten Eisenbahnunternehmen möglich, die entweder Güterverkehr, nicht regelmässigen Personenverkehr oder aber Regionalverkehr betreiben, der durch Besteller (Bund und Kantone) abgegolten wird.

Personalbestand stabil.

Die laufende Unternehmensreform im dritten Jahr als spezialrechtliche AG hatte auch Auswirkungen auf die personelle Situation bei den SBB. Umstrukturierungen und betrieblich bedingte Zusammenlegungen von Bereichen führten auch im vergangenen Jahr zur Aufgabe von Arbeitsplätzen. Anderorts kam es aufgrund zusätzlicher Nachfrage zu Unterbeständen. Unter dem Strich blieb der Personalbestand der SBB im letzten Jahr praktisch unverändert. 2001 zählten

die SBB mit 28 339 Mitarbeitern lediglich 0,24 Prozent mehr Beschäftigte als 2000 (28 272). Die SBB engagieren sich in verschiedenen Programmen für Mitarbeiter, die aufgrund betrieblicher Änderungen ihre angestammte Arbeit verloren haben. Ziel ist es, diese Menschen auf neue Aufgaben innerhalb der SBB vorzubereiten und zu qualifizieren. Im vergangenen Jahr unterstützten die SBB rund 260 Mitarbeitende in ihrer beruflichen Neuorientierung auf dem Arbeitsmarkt. Der Betriebsaufwand dafür betrug rund 23 Millionen Franken. Um auch das Arbeitsangebot für beschäftigungsbeeinträchtigte Mitarbeitende zu verbessern, gründeten die SBB zudem das Service-Center Anyway. Es nimmt dieses Jahr seinen operativen Betrieb auf.

Mit der Verselbstständigung des Lehrlingswesens unter dem Namen Login stellten die SBB im letzten Jahr zusammen mit der BLS wichtige Weichen für eine noch bessere Berufsbildung. Die Lehrlinge der beiden Unternehmen erhalten mit dem neuen Ausbildungsverbund eine breite, professionelle Ausbildungsbasis, die gezielt ihre fachlichen, methodischen, sozialen und unter-

Zukunftsszenario 03/16: Kundenkontakt wird immer wichtiger.

Die gemeinsame Aufgabe aller SBB-Mitarbeitenden, Kundenerwartungen rasch, sicher und qualitativ gut zu erfüllen, wird künftig noch stärker an Bedeutung gewinnen. Neben den «quantifizierbaren» Erwartungen, z.B. an Reisezeiten und Taktfrequenzen, spielen Erwartungen an den «Faktor Mensch» für Dienstleistungsunternehmungen eine besonders wichtige Rolle. Können bei Industrieprodukten ermittelte Kundenbedürfnisse in konkrete Produkte umgesetzt werden, werden im Dienstleistungsbereich die Kundenbedürfnisse oft erst während oder nach der Leistungserstellung befriedigt.

> **Die SBB-Fahrgäste** haben im Verlauf ihrer Fahrt vielfache Kontakte mit dem Personal – mehr als in anderen Dienstleistungsbranchen. Und: Die Kunden verbinden mit dem Anbieter SBB mehr denn je konkrete Qualitätserwartungen: in Bezug auf Service,

Reisekomfort, Pünktlichkeit, Information usw. In Zukunft werden manche Prozesse, wie beispielsweise das Lösen einer Retourfahrkarte im Inland, in den meisten Fällen automatisiert sein, also ohne direkten Kontakt zum Personal ablaufen. Umso wichtiger ist der Erhalt einer hohen Servicequalität bei den verbleibenden persönlichen Kontakten. Dies wiederum setzt insbesondere eine hohe Mitarbeiterzufriedenheit voraus.

nehmerischen Kompetenzen fördert. Auf Anfang 2002 wechselte bereits ein Teil der vorgesehenen 930 Auszubildenden von den SBB und der BLS zu Login. Der Verein verfügt über ein Jahresbudget von 41,3 Millionen Franken.

Nach innen gewährleistet der zu Jahresbeginn in Kraft gesetzte Gesamtarbeitsvertrag (GAV) 2001–2003 die erforderliche Stabilität und die für die Mitarbeitenden unerlässliche Sicherheit. Der GAV hat gleichzeitig die innerbetriebliche Mitwirkung markant aufgewertet. Personalkommissionen auf Unternehmens- und Divisionsstufe sowie in der Fläche wachen darüber, dass der GAV eingehalten und gelebt wird. Einfluss nahmen diese neuen Institutionen im Unternehmen beispielsweise auf die Bedingungen für das nach Basel umziehende Personal der Cargo-Zentrale oder auf das Vorgehen bei der neu lohnwirksamen Personalbeurteilung. Die Lohnrunde 2001 führte nach intensiven Verhandlungen kurz vor Jahresende zu einem tragfähigen Kompromiss. Die Verhandlungspartner einigten sich auf die Erhöhung der Lohnsumme um insgesamt 3,6 Prozent.

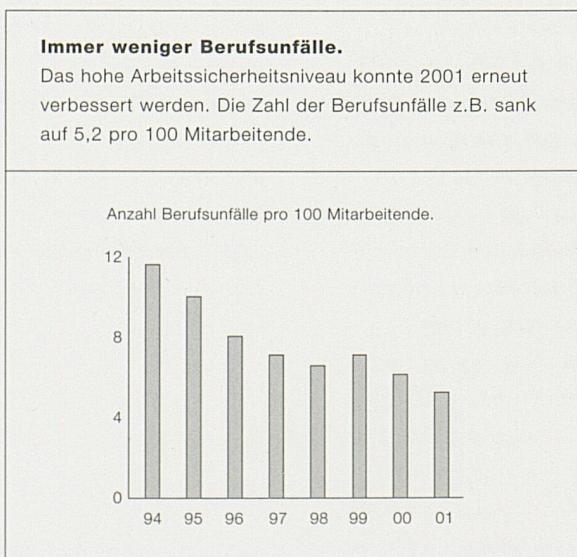
Investitionen in die Ökologie.

Auch im zurückliegenden Geschäftsjahr engagierten sich die SBB aktiv für den Umweltschutz. Beim Lärmschutz wurden die Massnahmen im Rahmen des mit dem Bundesamt für Verkehr gemeinsam eingeleiteten Sanierungsprogramme erfolgreich fortgeführt. Das Programm im Umfang von insgesamt 1,85 Milliarden Franken sieht die schrittweise Lärmsanierung der Personenwagen bis 2004 und der Güterwagen bis 2009 vor; bis 2015 sollen zudem die baulichen Lärmschutzmassnahmen abgeschlossen sein. Im Kampf gegen die verschmutzten Böden wurde 2001 ein elektronisches Kataster mit insgesamt 3300 Eintragungen erstellt. Bis Ende 2002 sind 2000 historische und 1000 technische Abklärungen notwendig. Insgesamt dürften bis 2009 gegen 200 Grundstücke saniert sein; die Kosten dafür belaufen sich auf rund 400 Millionen Franken. Die Abfallmenge, die SBB-Kunden in den Zügen und Bahnhöfen zurücklassen, wächst weiter an. Deshalb soll im laufenden Jahr eine Anti-Littering-Kampagne mithelfen, Abfallmenge und damit verbundene Kosten zu reduzieren.

Kompromisslos in der Sicherheit.

Sicherheit steht bei den SBB an oberster Stelle. Mit der Schaffung einer zentralen Sicherheitsorganisation auf Stufe Konzern auf Anfang 2001 haben die SBB diesem hohen Stellenwert zu-

sätzlich Ausdruck gegeben. Durch ein bereichsübergreifendes Sicherheitsmanagement und durch eine zentrale Beurteilung der Sicherheitsrisiken sorgen die SBB dafür, dass das Sicherheitsniveau im Sinne der Eignerstrategie des Bundes erhalten bleibt und wo nötig weiterentwickelt wird. Unter Einbezug aller am Prozess beteiligten Bereiche ist es trotz massivem Mehrverkehr gelungen, die Ereignis- bzw. Unfallraten insgesamt zu senken. Das bereits hohe Arbeitssicherheitsniveau konnte zudem um 15 Prozent verbessert werden. Seit 1994 haben sich die Arbeitsunfälle halbiert. Zu diesem erfreulichen Resultat trug u.a. die umfassende Sensibilisierungskampagne «Stop Risk» bei. Probleme schafft der Vandalismus in und an Zügen. Trotz massivem Mehraufwand für Massnahmen wurde die Stabilisierung auf einem akzeptablen Niveau noch nicht erreicht. Im Rahmen der Umsetzung der Störfallverordnung zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt vor schweren Schäden durch die Risiken beim Transport gefährlicher Güter haben die SBB, die betroffenen Bundesämter und die chemische Industrie aufgrund umfassender Risikoanalysen gemeinsam Massnahmen zur Minimierung der Risiken festgelegt.



Von der zentralen zur gemeinsamen SBB-IT.

Der stetig wachsende Automatisierungs- und Rationalisierungsgrad bei den SBB stellt höchste Ansprüche an das Kosten- und Qualitätsmanagement der SBB-IT. Die SBB stehen in enger Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern und Outsourcing-Partnern, deren Leistungen im neu

geschaffenen Provider Management gezielt überwacht werden. Unternehmensweite Architekturrichtlinien und der vermehrte Einsatz von Standardlösungen bilden die Grundlage für einen stabilen, ausbaufähigen und kostengünstigen Einsatz von Informationstechnologie.

Mit dem Ziel einer nachhaltigen Unterstützung der Geschäftsentwicklung SBB erfolgten im Jahre 2001 die Vorbereitungen für eine strategische Neuausrichtung der IT. Das Modell der zentralistischen Informatik wurde in ein breit abgestütztes Zusammenarbeitsmodell übergeführt und per 1.1.2002 in Kraft gesetzt. Im Mittelpunkt stehen die Übernahme der Leistungsverantwortung

Zukunftsszenario 04/16: Flexible Planung wird unabdingbar sein.

Flexible Planung wird unabdingbar sein.

Zukunftsorientierung ist für das Bahngeschäft allein schon aus Gründen der Systemeigenschaften überlebensnotwendig. Die Planungen im Bereich Infrastruktur erstrecken sich teilweise über Jahrzehnte: Dies liegt an der Komplexität der Planung, der politischen Entscheidungsprozesse und auch an der Interessenabwägung bei der späteren Variantenuntersuchung.

> **Bahn 2000 und AlpTransit** verfügen über einen Zukunftshorizont, der teilweise weit ins 21. Jahrhundert hineinreichen wird: Die 1. Etappe der Bahn 2000 ist 2005 realisiert, dann folgen die neuen alpinen Basistunnels am Lötschberg und am Gotthard, die im Jahr 2006 respektive 2012 zur Verfügung stehen sollten. Die Anbindung der West- und der Ostschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz verfügt über einen Realisierungshorizont von 2015 bis 2020, die Fertigstellung der 2. Etappe der Bahn 2000 bis nach 2020.

> **Mit den langfristigen Entwicklungsperspektiven** und einer strategischen Planung hat die Bahn in der Schweiz für die Zukunft bessere Rahmenbedingungen als in vielen anderen europäischen Ländern. Da

Betrieb und Infrastruktur bei den Bahnen technisch enger verbunden sind als bei den anderen Verkehrsträgern, ist die Planungssicherheit auch eine elementare Voraussetzung für die wirtschaftliche, kunden- und umweltfreundliche Bahn. Trotzdem: Die Zukunft wird von den Planern noch mehr Flexibilität abverlangen, um auf Veränderungen im Markt und in der Technik zu reagieren.

durch die Divisionen und die Zentralbereiche sowie die Bereitstellung gemeinsamer Dienstleistungen auf Konzernstufe. Die Neuausrichtung der Informatik setzt künftig vermehrt Akzente bei Standardisierung, Kostenmanagement und Integrationskompetenz.

100 Jahre Schweizer Mobilität auf der Schiene.

Wenn die SBB 2002 ihr 100-Jahre-Jubiläum feiern, tun sie dies in der Gewissheit, die wesentlichen Massnahmen eingeleitet zu haben, um den Erfordernissen des Marktes erfolgreich zu begegnen. Gleichzeitig verlangen die unsicheren konjunkturellen Prognosen und die damit einhergehenden Risiken insbesondere im Güterverkehr sowie die sich allgemein rasch verändernden Märkte höchste Sensibilität und weiterhin viel Veränderungsbereitschaft und Flexibilität.

Diese Dynamik des Marktes stellt für Verwaltungsrat und Unternehmensführung eine grosse Herausforderung dar. Aber auch die politischen Instanzen und die Behörden sind herausgefordert, den rasch ändernden Bedingungen Rechnung zu tragen. Insbesondere aber brauchen die SBB auch nach hundert Jahren vor allem dies: motivierte und leistungsbereite Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diese 28339 Bähnlerinnen und Bähnler sind es, die mit ihrem grossen Einsatz den Erfolg der SBB prägen und bestimmen. Tag für Tag. □