

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (2003)

Vorwort: Die SBB steht vor grossen Aufgaben

Autor: Lalive d'Epinay, Thierry / Weibel, Benedikt

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: 26.12.2025

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

Die SBB steht vor grossen Aufgaben.

Bei anhaltend schwacher Konjunkturlage konnte die SBB im Geschäftsjahr 2003 das Ergebnis deutlich verbessern. Im Güterverkehr gelang die Trendwende. Mit der Inbetriebnahme der Bahn 2000 steht die SBB vor ihrer wohl grössten Herausforderung.

Das Betriebsergebnis liegt mit CHF 45,3 Mio. um CHF 34,3 Mio. über dem Vorjahr. Namentlich im Güterverkehr entwickelte sich das Betriebsergebnis erfreulich: Hier konnten die Verluste von CHF 72,2 Mio. (2002) auf CHF 22,6 Mio. (2003) reduziert werden.

Auf Grund eines Entscheides des Bundesgerichtes bezüglich Steuerpflicht für nicht betriebsnotwendige Liegenschaften der SBB mussten bei Infrastruktur und Immobilien Rückstellungen für Steuern in der Höhe von CHF 50 Mio. vorgenommen werden. Als Folge der bestehenden Unterdeckung bei der Pensionskasse war gemäss FER 16 eine Erhöhung der Rückstellungen um CHF 132 Mio. notwendig. Aus dem Verkauf des letzten Anteils der TDC-Beteiligung resultierte ein Gewinn von CHF 95,4 Millionen.

Das Jahresergebnis vor FER 16 und Steuern gemäss Bundesgerichtsentscheid (BGE) beläuft sich auf CHF 206,9 Mio. Das sind CHF 35,9 Mio. mehr als im Vorjahr.

Das Geschäftsjahr 2003 schliesst mit einem Jahresgewinn inkl. FER 16 und Steuern von CHF 24,9 Mio. Im Vorjahr hatte die SBB einen Verlust von CHF 12 Mio. ausgewiesen.

Die Resultate der Segmente.

Trendwende im Güterverkehr. Im Güterverkehr gelang im zurückliegenden Geschäftsjahr eine eigentliche Trendwende. Gegenüber dem Vorjahr konnte der Jahresverlust um zwei Drittel reduziert werden: Das Jahresergebnis verbesserte sich trotz trager Konjunktur und monatelanger Sperrung des Monte-Olimpino-II-Tunnels bei Chiasso von CHF -96,1 Mio. auf CHF -33,1 Mio. Mit dem weiteren Ausbau der Swiss Rail Cargo Köln (SRCK), der Gründung der Swiss Rail Cargo Italy (SRCI) und der Übernahme von Rail Italy konnten die Grundsteine zur Durchsetzung der europäischen Wachstumspolitik im Güterverkehr der SBB gelegt werden. Am 15. Dezember 2003 rollte der erste SRCI-Zug.

Die deutliche Verbesserung des Jahresergebnisses im Güterverkehr wurde bei stagnierendem Verkaufsertrag wesentlich auf Grund der bereits 2002 eingeleiteten Restrukturierungsmassnahmen im Personalbereich und eines stark verbesserten Kostenmanagements im Betriebsaufwand erreicht.

Im Binnenverkehr wurde mit dem Fahrplanwechsel 2003 das Optimierungsprojekt «Neuer Wagenladungsverkehr» lanciert: Mit der Neustrukturierung der regionalen Produktion wurden die Kosten deutlich reduziert. Gleichzeitig konnte dank den eingeleiteten Massnahmen im Wagenladungsverkehr die schweizweite Flächenbedienung beibehalten werden.

Personenverkehr mit reduziertem Gewinn. Beim Personenverkehr ging im Geschäftsjahr 2003 das Betriebsergebnis auf CHF 165,5 Mio. zurück (Vorjahr: 173,4 Mio.). Das Jahresergebnis liegt mit CHF 93,4 Mio. um CHF 20,3 Mio. unter dem Vorjahr.

Zwar konnte der Verkehrsertrag gegenüber dem Vorjahr leicht gesteigert werden; erfreulich entwickelten sich dabei primär der Regionalverkehr und der Freizeitverkehr. Die Mehrerträge konnten allerdings die zusätzlichen Aufwände nicht auffangen.

Überschattet wurde der Personenverkehr durch das schwere Zugunglück am 24. Oktober 2003 in Zürich Oerlikon. Eine junge Reisende erlitt bei der Kollision zweier Schnellzüge tödliche Verletzungen, über hundert Fahrgäste wurden verletzt.

Im Oktober und November beeinträchtigte speziell im Raum Zürich eine ganze Reihe teils massiver Störungen (Lok- und Wagendefekte, Fahrleitungs- und Weichenstörungen, Stellwerkausfälle) den Bahnbetrieb. Die SBB reagierte mit gezielten Massnahmen im Rollmaterialunterhalt, im Infrastrukturbereich und bei der Kundeninformation. Seit Dezember hat sich die Situation wieder stabilisiert.

Infrastruktur erreichte Ziel. Die Infrastruktur verzeichnete 2003 ein Betriebsergebnis von CHF –111,8 Mio. Nach erhaltenen Zuschüssen im Zusammenhang mit der Ausgliederung der Immobilien in einen eigenen Geschäftsbereich beläuft sich das Jahresergebnis auf CHF 0,3 Mio. Damit konnte das Ziel der «schwarzen Null» erreicht werden. Dabei mussten Rückstellungen für mögliche Steuerbelastungen vorgenommen werden, und zwar für die Jahre 1999 bis 2002, als die Liegenschaften noch zur Infrastruktur gehört hatten. Der Rückstellungsbeitrag beläuft sich auf CHF 41 Mio.

Die Konjunkturschwäche mit ihren Folgen für den Güterverkehr sowie die zeitweise Schliessung des für den Güterverkehr nach Italien zentralen Tunnels Monte Olimpino II führten zu verminderten Erträgen aus der Infrastruk-

Das Betriebsergebnis liegt mit CHF 45,3 Mio. um CHF 34,3 Mio. über dem Vorjahr. Namentlich im Güterverkehr entwickelte sich das Betriebsergebnis erfreulich: Hier konnten die Verluste von CHF 72,2 Mio. (2002) auf CHF 22,6 Mio. (2003) reduziert werden.

Das Geschäftsjahr 2003 schliesst mit einem Jahresgewinn inkl. FER 16 und Steuern von CHF 24,9 Mio. Im Vorjahr hatte die SBB einen Verlust von CHF 12 Mio. ausgewiesen.

turbenützung durch den Güterverkehr; wegen der Tunnelsruessung wurde der internationale Verkehr über andere Netze umgeleitet. Die Infrastruktur konnte 2003 wichtige Arbeiten mit Blick auf die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 abschliessen.

Immobilien mit erstem Segmentergebnis. Auf Beginn des Berichtsjahres wurden die Immobilien aus der Infrastruktur ausgegliedert. Sie werden seither innerhalb des Konzerns als eigenständiger Bereich geführt. Das Betriebsergebnis beläuft sich auf CHF 127,9 Mio.; das Jahresergebnis beträgt CHF –4,6 Mio. Im Rahmen der Neuorganisation wurde der Bereich Immobilien verpflichtet, die Einnahmeausfälle, die durch die Ausgliederung aus der Infrastruktur entstanden, mit Ausgleichszahlungen zu kompensieren. Diese Zuschüsse beliefen sich auf CHF 141 Mio. Davon flossen CHF 44 Mio. direkt durch den Bereich Immobilien an die Infrastruktur, die übrigen CHF 97 Mio. als Finanzaufwand via Zentralbereiche. Ausserdem fielen CHF 9 Mio. Rückstellungen für mögliche Steuerbelastungen als Folge des eingangs erwähnten Bundesgerichtsurteils an.

Pensionskassenproblem noch nicht gelöst.

Die Probleme der Pensionskasse SBB sind nicht gelöst: Nachdem der Deckungsgrad der Kasse aus bekannten Gründen per Ende 2002 auf 80,5%¹ absank, lag er Ende 2003 wieder bei 83,2%. Auf Grund der bestehenden Unterdeckung musste die SBB gemäss Rechnungslegungsstandard FER 16 im Berichtsjahr Rückstellungen in der Höhe von CHF 132 Mio. äufnen.

Zur Erholung der Pensionskasse beigetragen hat die günstige Entwicklung an der Börse ab März 2003. Aber auch die Pensionskasse handelte: Seit Mitte 2003 ist ein Massnahmenplan zur Sanierung des Fehlbetrages in Kraft. Die aktiven Versicherten und der Arbeitgeber leisten einen Sanierungsbeitrag von je 1,5 %. Zudem wird der Rückzahlungsbeitrag für bezogene Überbrückungspensionen beim vorzeitigen Altersrücktritt schrittweise erhöht. Die Auswirkungen dieser Sanierungsmassnahmen sind wegen des ausserordentlich hohen Anteils des Rentnerbestandes relativ bescheiden.

Der Bundesrat hat beschlossen, das Begehr der SBB um Unterstützung bei der Bewältigung des Pensionskassenproblems vertieft zu prüfen. Die SBB hofft auf eine Lösung, welche die Leistungen der Pensionskasse sichert und gleichzeitig das Unternehmen von der jährlichen Bildung der FER-16-Rückstellungen entlastet.

Dank an die Mitarbeitenden.

Die 28 707 Mitarbeitenden der SBB und ihrer Tochtergesellschaften leisteten im zurückliegenden Jahr mit hohem Engagement eine grosse Arbeit. Die ausserordentlich hohen Temperaturen im Sommer 2003 erschwerten Lokführern und Zugpersonal, aber auch allen anderen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über Wochen die Arbeit. Die zahlreichen Betriebsstörungen namentlich im Herbst verlangten dem Personal viel ab. Die Grossprojekte Bahn 2000 und Swiss Rail Cargo Italy konnten nur dank dem bedingungslosen Einsatz der Mitarbeitenden erfolgreich vorangetrieben werden. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der SBB danken allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für diesen grossen Einsatz.

Ausblick: grosse Herausforderungen.

Die SBB steht vor grossen Aufgaben. Der Güterverkehr muss im laufenden Jahr nahe an den Break even gebracht werden mit dem Ziel, 2005 schwarze Zahlen zu schreiben. Dafür ist der rasche Erfolg auf der internationalen Nord-Süd-Achse durch die Alpen entscheidend.

Die Infrastruktur sieht sich mit wachsenden Belastungen konfrontiert, die das Ziel der «schwarzen Null» zusehends höher stecken. Einerseits gibt es Auflagen im SBB-Gesetz, die das Unternehmen in Artikel 3 verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und diese den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Andererseits führt die Inbetriebnahme von neuer Infrastruktur, wie etwa der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist für Bahn 2000, zu erheblichen Folgekosten für Unterhalt und Abschreibungen.

¹ Im Geschäftsbericht 2002 wurde der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB mit 80,5 % ausgewiesen. Die Differenz zu den jetzt erwähnten 83,2 % gründet in einer neuen Berechnungsmethode. Gemäss Vorgaben des Bundesamtes für Sozialversicherung werden seit 2003 bei der Berechnung die Obligationen nicht mehr zum Nominalwert, sondern zum Marktwert berücksichtigt.

Die grösste Herausforderung für die SBB aber ist der Start von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004. Gefordert sind insbesondere Personenverkehr und Infrastruktur. Im Zentrum von Bahn 2000 steht die 45 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist – mit einem Ast nach Solothurn auf die Jurafusslinie. Die Netzwerkung dieser Neubaustrecke ist ausgesprochen hoch und die Reisezeitgewinne auf dem ganzen Schienennetz sind erheblich. Schweizweit bringt Bahn 2000 unseren Kundinnen und Kunden 12% mehr Züge, 14% mehr Zug-kilometer – und einen zu 90% umgestalteten und optimierten Fahrplan.

Die Realisierung eines derart grundlegenden Fahrplanwechsels auf einem so dicht genutzten Netz ist die grösste operative Aufgabe, der sich die SBB je zu stellen hatte.

Sparanstrengungen bei Bund und Kantonen.

Noch im Herbst 2002 genehmigten National- und Ständerat der SBB einstimmig einen Zahlungsrahmen für die Periode 2003–2006 im Umfang von CHF 6,025 Mia. Im Zusammenhang mit dem ersten Entlastungsprogramm des Bundes wurde der Betrag im Verlauf des Jahres 2003 um CHF 303 Mio. auf CHF 5,722 Mia. gekürzt. Die SBB trug damit praktisch die gesamte Last dieses Sparprogrammes für den öffentlichen Verkehr.

Derzeit laufen die Diskussionen um das Entlastungsprogramm 2. Aus der Sicht der SBB ist dabei in erster Priorität der Substanz- und Werterhaltung der bestehenden Infrastruktur Rechnung zu tragen. Vor dem Hintergrund des zitierten Artikel 3 im SBB-Gesetz sind die Sparmöglichkeiten unter dem Titel «Zahlungsrahmen SBB» ausgereizt.

Folgen der Sparbemühungen bedenken. Wenn der Eigentümer und Geldgeber der SBB ein Problem hat, dann ist dies auch das Problem der SBB: Selbstverständlich hat die SBB Verständnis für die Sparbemühungen des Bundes. Eine offene Diskussion über die Bahnprojekte der Zukunft ist unerlässlich, insbesondere weil jede Grossinvestition erhebliche Folgekosten für Unterhalt und Abschreibungen mit sich bringt. Sollten im Zug der Sparprogramme die Trassenverbilligungen weiter gekürzt werden, dann hätte dies, bei gleichzeitiger Erhöhung der Produktivität im Strassengüterverkehr dank Anhebung des Höchstgewichtes auf 40 Tonnen im Jahr 2005, erhebliche negative Auswirkungen auf das angestrebte Verlagerungsziel – und dies trotz Leistungsabhängiger Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Dies gilt für den Binnen- und für den Transitgüterverkehr.

Auch bei der Abgeltung im regionalen Personenverkehr gibt es nur beschränkte Kürzungsmöglichkeiten. Reduktionen des Angebotes im Regionalverkehr bringen erfahrungsemäss relativ wenig, können aber sehr schnell stark negative Systemeffekte bewirken. Zudem dürften angesichts der aktuellen Diskussionen um die öffentliche Sicherheit hier künftig eher höhere Kosten anfallen.

So viel ist klar: Der öffentliche Verkehr wird in absehbarer Zeit in erheblichem Ausmass von den Auswirkungen des Sparsen auf allen politischen Ebenen betroffen sein. Dieses Verkehrsnetz und insbesondere das gut funktionierende Eisenbahnsystem der SBB sind ein wichtiger Standortvorteil der Schweiz. Es gilt deshalb zu bedenken, dass dieser Vorteil auf Grund zusätzlicher Kürzungen durch die öffentliche Hand beeinträchtigt wird.

Dr. Thierry Lalive d'Epinay
Präsident des Verwaltungsrates

Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung