

Das SBB-Jahr 1990 im Überblick

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1990)**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Das SBB-Jahr 1990 im Überblick

Bei konjunkturell nach wie vor erfreulichen Rahmenbedingungen – trotz einer Abschwächung im 4. Quartal – wurden die Werte des Vorjahres noch übertroffen. Damit konnte das finanzielle Ziel, die Erwirtschaftung des vom Bundesrat festgesetzten Infrastrukturbeitrages erreicht werden.

Der Verwaltungsrat trat im Berichtsjahr zu acht Sitzungen zusammen. Zu seinen Hauptaufgaben gehören sowohl die Festlegung der Unternehmungspolitik und der mittel- und langfristigen Strategien als auch die Beschlussfassung über Projekte und Anschaffungen von grosser finanzieller Tragweite. Ebenfalls in seine Kompetenz fällt die Verabschiedung des Vorschlages und die Abnahme der Rechnung und des Geschäftsberichts. Unter Leitung seines Präsidenten Carlos Grosjean verabschiedete der Rat Massnahmen zur Durchsetzung des von den Eidgenössischen Räten erlassenen Leistungsauftrages, traf preispolitische Entscheide und hiess den Grundsatz der ergebnisorientierten Führung gut. Er leitete die damit verbundenen Reorganisationsmassnahmen ein. Bei allen weittragenden Beschlüssen konnte sich der Rat auf die Vorberatungen seiner beiden Kommissionen abstützen: Der von Franco Robbiani präsidierten Geschäfts- und Finanzprüfungskommission und der von Vizepräsident Pierre Arnold geleiteten Kommission für Planung und Investitionen.

Um die Unternehmungsergebnisse zu verbessern, soll mit dem Projekt «Ergebnisorientierte Führung» die unternehmerische Grundhaltung auf allen Führungsstufen der SBB verstärkt und die Verantwortung für Kosten und Ertrag in derselben Hand zusammengeführt werden. Dies soll in erster Linie durch die Optimierung der Arbeitsprozesse und weniger durch einschneidende

strukturelle Veränderungen erreicht werden. Ersten konkreten Massnahmen, die die Gesamtstruktur der SBB betreffen, hat der Verwaltungsrat der SBB zugestimmt.

Zum guten Ergebnis haben die Leistungsrekorde sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entscheidend beigetragen:

Im *Personenverkehr* wurden 1990 die Spitzenergebnisse der Vorjahre wiederum übertroffen. Die Zahl der Reisenden stieg um rund 1,7 Prozent auf 264 Millionen Personen, und die Verkehrsleistungen erfuhren mit 11,1 Milliarden Personenkilometern auch eine Steigerung. Ebenfalls zugenommen hat der Ertrag: Mit 1422,8 Millionen Franken erreichte er 3,8 Prozent mehr als im Vorjahr.

Dieser anhaltende Aufwärtstrend ist das Ergebnis zahlreicher Marketingmassnahmen. Dies gilt insbesondere für die laufende Ausrichtung des Fahrausweissortiments auf die Kundenbedürfnisse. So ist das Generalabonnement (GA) seit dem 1.1.1990 ausser für Bahn, Schiff und Postauto auch für mehr als 20 städtische Verkehrsbetriebe in der ganzen Schweiz gültig. Die Zahl der GA-Inhaber stieg bis Ende 1990 auf über 58 000.

Durch gezielte Werbung und Verkaufsförderung nahm auch die Zahl der ½-Preis-Abonnenten zu: Auf über 1,9 Millionen. Die Freizeitangebote «Bahn Aktiv» und «Bahn+Hotel» fanden bei der touristischen Kundschaft eine gute Aufnahme. Die Verkäufe erhöhten sich gegenüber 1989 um 25 Prozent.

1990 wurden im *Güterverkehr* 51,8 Millionen Tonnen befördert. Dies ist ein neuer Rekord und bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg der Transportmenge um 2,1 Prozent. Stärker als die Tonnage stieg der Ertrag: Mit 1286 Millionen Franken wurde ebenfalls eine neue Spitze erreicht. Eine entscheidende Rolle spielten die SBB im Transit- und Huckepack-Verkehr. Mit knapp 15 Millionen Tonnen konnte die Strasse wirkungsvoll entlastet werden. Andererseits gewinnt die Zusammenarbeit mit der Strasse zunehmend an Bedeutung, indem die Vorteile beider Verkehrsträger kombiniert werden.

Personal: Im Jahresdurchschnitt 1990 beschäftigten die SBB 37 694 Personen. Rund sieben Prozent davon, nämlich 2700, standen in Ausbildung. Dank den eigenen Rekrutierungsanstrengungen mit intensiver Personalwerbung, aber auch dank einer Konjunkturabflachung gegen Ende Jahr, hat sich die angespannte Situation beim Personal etwas entschärft, insbesondere bei den Lokomotivführern und beim Stationspersonal. Bei der Zugbegleitung sowie im Rangier- und Baudienst hingegen sind weiterhin verstärkte Rekrutierungsmassnahmen nötig.

In der Sonderschau «*Railtech – Menschen, Technik, Eisenbahn*» vermittelten die SBB mit modernsten Schulungsmethoden Einblick in Technik und Betrieb der Eisenbahn von heute und morgen. Diese Schau wurde im März an der Mustermesse und im Mai an der «worlddidac 90» in Basel gezeigt. Mit 170 000 Besuchern war die Ausstellung ein ausgesprochener Erfolg. Sie trug nicht nur zum positiven Bild der SBB in der Bevölkerung und insbesondere bei Lehrern und Ausbildnern bei, sondern ermöglichte auch die Rekrutierung neuer Mitarbeiter.



Bei den *Fahrzeugen* wurde die Ablieferung der neuen Pendelzüge (NPZ) und der neuen Brüniglokomotiven abgeschlossen. Unter den Bestellungen ist insbesondere diejenige von 75 Lokomotiven der Serie 460 für die Züge des Huckepack-Korridors zu erwähnen. Dieser Auftrag – rund 500 Millionen Franken – ist der grösste, den die SBB je an die Schweizer Industrie vergeben haben.

Im Bereich *Bahnstromversorgung* ist ein Mehrverbrauch von 3,3 Prozent zu verzeichnen, der in erster Linie auf die Einführung der S-Bahn Zürich zurückzuführen ist. Zur Verbesserung der Bahnstromversorgung konnte – nach mehrjährigen Bauarbeiten – das total erneuerte Kraftwerk Vernayaz in Betrieb genommen werden. Die Bahnstromversorgung soll inskünftig mit einem Netzleitstellen-System effizient gesteuert und optimal bewirtschaftet werden; eine erste Sektorleitstelle ging 1990 in Betrieb, weitere sind projektiert.

Unter dem Titel «*Präsenz in der Fläche*» haben die SBB ein Gesamtkonzept erarbeitet. Darin wurden die künftigen Möglichkeiten der Stationsbedienung im Personen- und Güterverkehr untersucht und der Soll-Zustand festgelegt. Dieses Konzept ist Kernstück des Massnahmenprogramms 1990–1994, mit dem die Unternehmungsergebnisse der SBB verbessert werden sollen. Ziel dieses Konzepts – über das im Mai 1990 alle Kantone orientiert wurden – ist, die Produktionskosten zu senken und die Investitionen gezielter vorzunehmen. Es sieht auch Kooperationsmodelle mit Dritten vor. Damit soll – auch bei eingeschränktem Einsatz von SBB-Personal – ein guter Kundendienst aufrecht erhalten werden.

Nach siebenjähriger Bauzeit konnte am 27. Mai 1990 die *S-Bahn Zürich* in Betrieb genommen werden. Kernstück des rund 500 km langen S-Bahnnetzes ist die 12 km lange Neubaustrecke durch den Zürichberg. Sie ist ein Gemeinschaftswerk von SBB und Kanton Zürich. Für Vorarbeiten und Umbauten im Knotenpunkt Zürich investierten die SBB weit über eine Milliarde Franken.

Auf den neun S-Bahn Linien fahren die ersten der insgesamt 95 bestellten Doppelstockzüge. Täglich nutzen – im Rahmen des neugeschaffenen Zürcher Verkehrsverbundes – ca. 200 000 Reisende das neue Angebot. Ihre Zahl nahm um etwa 20 Prozent zu. Dies ist ein sehr erfreulicher Anfangserfolg.

Die Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn bedeutet nicht nur einen quantitativen sondern auch einen qualitativen Kapazitätssprung. Damit ist der Angebotsmassstab für dichten und nachfragestarken Agglomerationsverkehr gelegt.

Mit der Doppelspur zwischen Cham und Zug wurde das erste fertiggestellte Teilstück für *Bahn 2000* in Betrieb genommen. 1990 erlaubte der Stand der Projektierung erstmals einen gesamtheitlichen Überblick der Kosten und Termine dieses grossen Vorhabens. Es zeigte sich, dass die in den letzten Jahren in Kraft getretenen gesetzlichen Auflagen für Grossprojekte erheblich mehr Zeit und Mittel bei Planung und Realisierung erfordern, als in der Konzeptphase angenommen. Bahn 2000 wird – auf dem Preisstand 1990 – voraussichtlich neun Milliarden Franken kosten. Der Bundesbeschluss ging von 5,4 Milliarden aus (Preisstand 1985). Dazu sind seither allein zwei Milliarden Franken an Teuerung aufgelaufen. Hinzu kommen projektbezogene Mehrkosten von 1,6 Milliarden Franken; gut die Hälfte davon entfällt auf Massnahmen für den Umweltschutz.

Die Realisierung des *Huckepack-Korridors* – als Transitstrecke für den Güterverkehr zwischen den Wirtschaftszentren Nord- und Südeuropas – schreitet voran. Zahlreiche Strecken- und Bahnhofsausbauten wurden bereits in Angriff genommen.

Im *internationalen Bereich* wird die koordinierte Entwicklung des europäischen *Hochgeschwindigkeitsnetzes* sowohl innerhalb der EG als auch in der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) gezielt weitergeführt. Die SBB sind als assoziiertes Mitglied daran beteiligt. Die Nord-Süd-Achse durch die Schweiz (Ast Gotthard und Ast Lötschberg) bildet dabei einen integrierten Bestandteil des Kernnetzes. Mit dem Projekt Alpen transit, wie es der Bundesrat in seiner Botschaft vom 23. Mai 1990 vorschlägt, wird dieser Tatsache Rechnung getragen.

