

# **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1989**

Autor(en): **Grosjean, Carlos**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1989)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675947>

## **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.

## **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1989**

Herr Bundespräsident, Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1989 zu unterbreiten.

Die Unternehmungserfolgsrechnung 1989 der SBB schliesst mit einem Ertragsüberschuss von 70 Mio Franken ab. Darüber hinaus leisten die SBB einen Infrastrukturbeitrag von 102 Mio Franken, d.h. 76,8 Mio Franken mehr als im Voranschlag 1989 festgelegt. Dieses erfreuliche Ergebnis konnte dank – gegenüber dem Rekordjahr 1988 – nochmals gesteigerten Verkehrsleistungen und insbesondere um 5,3% höheren Verkehrserträgen erreicht werden.

Der Gesamtertrag von 5045,3 Mio Franken liegt um 247,2 Mio Franken oder 5,2% über jenem von 1988. Der Gesamtaufwand stieg um 219,4 Mio Franken oder 4,6% auf 4975,3 Mio Franken. Der Ertragsüberschuss von 70 Mio Franken ist der Rückstellung zur Deckung künftiger Fehlbeträge zuzuweisen, die sich damit Ende 1989 auf 135,6 Mio Franken beläuft.

Im Personenverkehr haben die SBB fast 260 Mio Reisende befördert. Das Ergebnis des Vorjahres wurde damit um 0,4 Mio Personen oder 0,2% übertroffen. Die Verkehrsleistungen wuchsen auf 11,03 Mia Personenkilometer (+2,1%). Davon entfallen 9,56 Mia auf den Binnenverkehr und 1,47 Mia auf den internationalen Verkehr. Der Ertrag konnte auf 1370,1 Mio Franken gesteigert werden, das sind 84,3 Mio Franken mehr als 1988 und 41,1 Mio Franken mehr als budgetiert. Im Binnenverkehr wurde mit 1051,3 Mio Franken erstmals die Milliardengrenze überschritten. Der internationale Verkehr verzeichnete mit +3,7% die höchste Zuwachsrate seit 1985.

Zu diesem guten Ergebnis im Personenverkehr trug zu etwa 70% die Tarifierhöhung vom 1.4.1989 bei. Neben der guten Konjunkturlage wirkten sich auch das verbesserte Fahrplanangebot, die Neuerungen im Fahrausweissortiment und gezielte Verkaufsförderungsmaßnahmen positiv auf die Verkehrs- und Ertragsentwicklung aus.

Im Güterverkehr konnte 1989 dank weiterhin guter Konjunktur und mit aktivem Marketing die beförderte Menge um 5,3% erstmals auf über 50 Mio t gesteigert werden. Der Ertrag des gesamten Bereiches SBB Cargo lag mit 1243,3 Mio Franken um 5,4% über dem Vorjahresniveau. Während im Binnen-, Import- und Exportverkehr die Zunahmen rund 1% betragen, wuchs der Transit-Wagenladungsverkehr um 7,8%. Mit einer Zuwachsrate von 22,8% stand der kombinierte Verkehr weiterhin an der Spitze des Wachstums.

Für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der SBB leistete der Bund eine Abgeltung von 559 Mio Franken; dabei entfallen 523 Mio Franken auf den Personenverkehr und 36 Mio Franken auf den Huckepackverkehr.

Der Gesamtaufwand von 4975,3 Mio Franken liegt um 4,6% höher als 1988 und um 3,2% höher als budgetiert. Mit Ausnahme des Infrastrukturbeitrages und des übrigen Aufwandes tragen alle Aufwandpositionen zu diesem Zuwachs bei. Rund 60% der Erhöhungen entfallen auf den Personalaufwand, der mit 2776,8 Mio Franken oder mit rund 56% am gesamten Aufwand beteiligt ist. Die Zunahme beim Personalaufwand ist auf die höhere Teuerungszulage, die Realloohnerhöhung, die Auswirkungen der neuen Ämterklassifikation, höhere Sonderzulagen und die Neueinreihung der Ortszuschläge zurückzuführen. Der Sachaufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 4,4 Mio Franken oder 0,4%, doch wurde der Voranschlag um 17,7 Mio Franken oder 1,6% unterschritten.

Die Infrastrukturerfolgsrechnung 1989 weist Aufwendungen von 949,9 Mio Franken aus. Während der Aufwand für den ordentlichen Unterhalt knapp unter dem Voranschlag blieb, fielen die Abschreibungen und Zinsen sowie der Grossunterhalt aus Investitionsaufträgen höher aus. Bei den Abschrei-

bungen und Zinsen ist dies insbesondere auf das höhere Anlagenvolumen und die gestiegenen Zinssätze bei den Depotscheinen der Pensions- und Hilfskasse (PHK) zurückzuführen.

Die in der Investitionsrechnung 1989 ausgewiesenen Bruttoaufwendungen von 1630,6 Mio Franken liegen um 8,1% höher als im Vorjahr und um 0,9% höher als budgetiert. Gesamthaft wurden 1214,7 Mio Franken in Anlagen und Einrichtungen und 415,9 Mio Franken in Fahrzeuge investiert.

Der Jahresabschluss 1989 darf als gut bezeichnet werden. Das erfreuliche Resultat ist das Ergebnis einer Vielzahl von unternehmerischen Massnahmen und Anstrengungen auf der Ertrags- wie auch auf der Aufwandseite, unterstützt durch eine nach wie vor gute Konjunktur. Die Rekordleistungen im Personen- und im Güterverkehr erforderten den vollen Einsatz aller Mitarbeiter. Diese Tatsache bedarf besonderer Anerkennung und verdient den ausdrücklichen Dank des Verwaltungsrates.

Verkehrspolitisch sind die Entscheide des Bundesrates zum Transitkonzept NEAT von besonderem Gewicht. Der Bundesrat entschied sich 1989 für ein Gesamtpaket. Dieses umfasst als NEAT-Hauptentscheid die Gotthardlinie und als Zusatzentscheid den Bau eines Lötschberg-Basistunnels, den Ausbau der Simplonlinie sowie die Verbesserung der Zufahrten aus der Ostschweiz zur Gotthardlinie. Er gab damit klar zu erkennen, dass die Schweiz ihre traditionelle Transitfunktion auch weiterhin wahrnehmen will, die erwartete starke Zunahme des Gütertransitverkehrs jedoch auf der Schiene durch die Schweiz zu führen ist. Dazu gehört auch die vom Bundesrat beschlossene Verwirklichung eines Huckepack-Doppelkorridors durch die Schweiz über die Berglinien von Gotthard und (bei erfolgreichem Abschluss der Verhandlungen mit der EG) Lötschberg mit Fortsetzung auf der Simplon-Südrampe. Diese Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme der NEAT soll es ermöglichen, die Kapazität des kombinierten Verkehrs im Transit durch die Schweiz bis 1994 zu verdreifachen. Für die Realisierung des Huckepackkorridors hat der Bundesrat einen Investitionskredit von 1465 Mio Franken bewilligt und den auf die Gotthardlinie entfallenden Teil von 1151 Mio Franken (Beschaffung von Triebfahrzeugen inbegriffen) freigegeben.

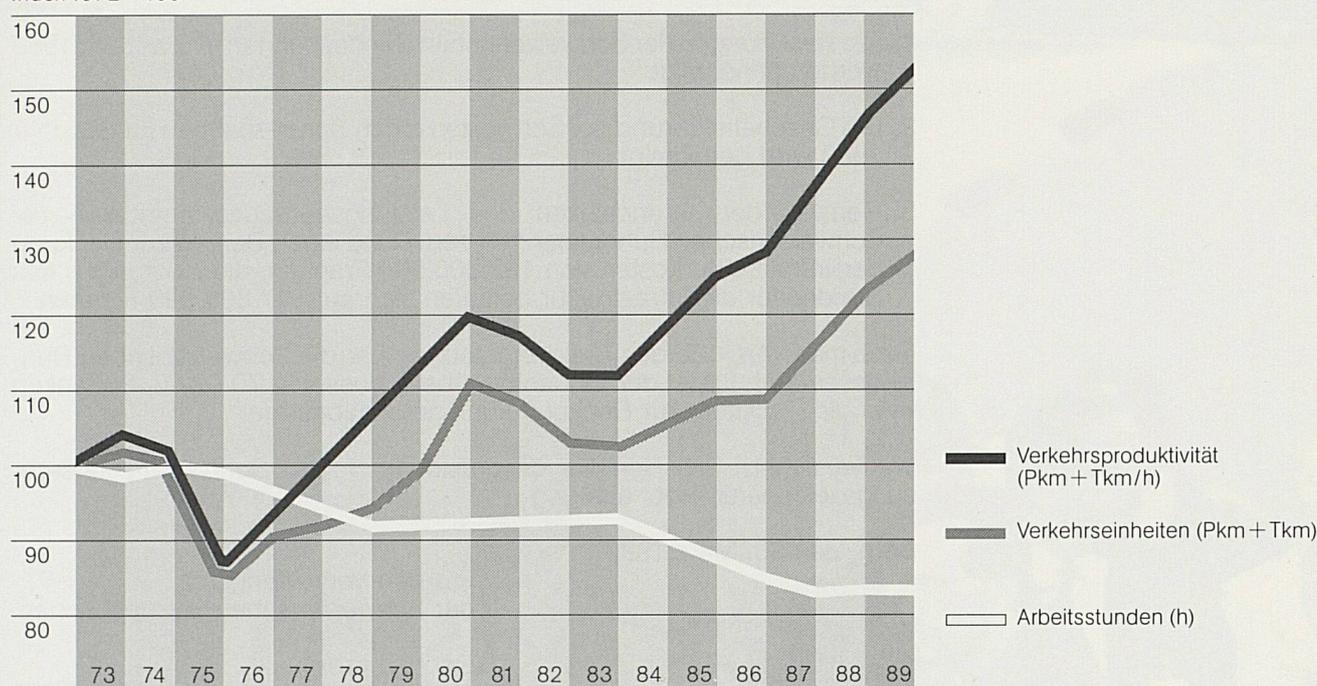
Eine leistungsfähige NEAT durch die Schweiz fügt sich auch in das zukünftige europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ein. Die im Ausland geplanten Hochgeschwindigkeitslinien werden bereits vor der Jahrhundertwende unsere Landesgrenzen erreichen. Das schweizerische Schienennetz und damit die Schwerpunkte von Bevölkerung und Wirtschaft optimal ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden, ist der erklärte Wille der schweizerischen Verkehrspolitik.

Mit einem im Januar 1989 von der Gemeinschaft der europäischen Eisenbahnen (CFE) veröffentlichten Leitbild über ein künftiges europäisches Netz für Eisenbahnen mit hoher Geschwindigkeit erhielt die Planung auf internationaler Ebene eine Dynamik, die nun auch von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Geplant und teilweise bereits in Betrieb bzw. in Ausführung ist ein System von Neu- und Ausbaustrecken von rund 19 000 km Länge, wovon bis 1995 etwa 12 000 km und bis in 25 bis 30 Jahren das gesamte System fertiggestellt sein soll. Zum System gehören zusätzliche 11 000 km Verbindungs- und Verlängerungstrecken. Dieses Netz von 30 000 km Betriebslänge bietet im EG-Raum, mit Einschluss der Alpenländer Österreich und Schweiz, eine marktfähige Alternative zum Strassen- und Luftverkehr. In der Folge der politischen Umwälzung in Mittel- und Osteuropa befassen sich der Int. Eisenbahnverband UIC und die CFE auch mit der Ausdehnung ihres Leitbildes auf den gesamten europäischen Raum.

Die Schweiz ist mit ihren beiden Hauptachsen Nord-Süd (Basel-Mailand) und West-Ost (Barcelona-München) in das System der europäischen Bahnen eingebunden. Aus verkehrsgeographischer Sicht ist davon auszugehen, dass sie – rechtzeitiger Ausbau der Alpentransversalen vorausgesetzt – ihre günstige zentrale Position im Transitverkehr zwischen Nord-europa und Italien behaupten kann. Gelingt der schweizerischen Verkehrspolitik die Überwindung regionaler Interessen zugunsten nationaler Lösungen, hat das Land eine gute Chance, marktgerecht an alle in seinem Einzugsbereich liegenden europäischen Hauptachsen angeschlossen zu werden.

## Entwicklung der Verkehrsproduktivität

Index 1972 = 100



Das Konzept Bahn 2000 ist primär für den innerschweizerischen Verkehr geplant und deshalb nicht ausschliesslich auf maximale Geschwindigkeiten ausgerichtet. Es dient aber, besonders mit seinen Neubaustrecken, auch dem Einbezug der Schweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Längerfristig werden hier indessen weitere Verbesserungen notwendig.

Im einzelnen ergeben sich aus der Planung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und aus dem Transitkonzept des Bundesrates nebst NEAT und Bahn 2000 vorab drei Aufgaben:

Erstens ist die verkehrsgeographische Lage der unmittelbar nördlich der Alpen liegenden Hauptlinie (Lyon-)Genf-St.Gallen(-Bregenz-München) zu nutzen und auf den Ausbau der ausländischen Abschnitte westlich von Genf und östlich des Bodensees hinzuwirken. Eine Machbarkeitsstudie für eine neue TGV-Linie aus dem Burgund (Mâcon-Bourg-en-Bresse) nach Genf ist unter finanzieller Beteiligung französischer Departemente, des Bundes, der SBB und von drei Westschweizer Kantonen bereits in Gang. Sie soll den schnellen Bahnverkehr Paris-Westschweiz und Südfrankreich-Westschweiz übernehmen; ausserdem würde sie den Simplon aufwerten.

Zweitens ist die Linie Stuttgart-Zürich als Zufahrtslinie zum Gotthard zu fördern. Die Verbindungen Stuttgart-Zürich und München-Zürich sind für das schweizerische Verkehrssystem von grosser Bedeutung.

Drittens ist das Angebot der Bahn aus dem östlichen Teil des Landes über Zürich-Basel Richtung Paris und weiter konkurrenzfähig zu gestalten. Hierfür ergibt sich sowohl mit dem TGV Est via Strassburg als auch mit dem TGV Rhin-Rhône via Belfort die Möglichkeit einer entscheidenden Fahrzeitverkürzung. Die SBB befassen sich intensiv mit dem Fortgang der Planung bei der SNCF.

Der Verwaltungsrat spricht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Stufen für ihre Arbeit, ihren Einsatz und ihr Einstehen für die Unternehmung und für den öffentlichen Verkehr seinen Dank und seine Anerkennung aus. Dieser Dank ist besonders verdient angesichts der verschiedenen Engpässe und Schwierigkeiten, die es im abgelaufenen Jahr zu bewältigen gab. Ein Dank gilt auch dem Schweizervolk und der Wirtschaft für ihr Vertrauen in die Bahn. Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rech-

nungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Eidgenössischen Räte folgende Anträge zu unterbreiten:

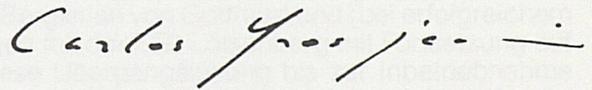
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1989 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1989 wird genehmigt.
3. Gemäss den Grundsätzen des Leistungsauftrages entrichten die Schweizerischen Bundesbahnen dem Bund einen Beitrag zur Deckung der Infrastrukturkosten von 102 000 000 Franken; die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur belaufen sich auf 847 894 990 Franken.
4. Gemäss Art. 15a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen fliesst der Einnahmenüberschuss von 70 022 242 Franken in die Rücklage zur Deckung künftiger Fehlbeträge.

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

Bern, den 30. März 1989

Für den Verwaltungsrat  
der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:



Carlos Grosjean

---

*25 Jahre Regio Basiliensis: Bundespräsident Jean-Pascal Delamuraz und Bundesrat Adolf Ogi flankieren Staatspräsident François Mitterrand und Bundeskanzler Helmut Kohl beim Treffen im Bahnhof Basel. Im Hintergrund die TGV-Komposition der Französischen Staatsbahnen, die am 5. Dezember 1989 mit 482,4 km/h einen neuen Schienenweltrekord aufstellte.*

