

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1989)

**Rubrik:** Unternehmungsführung

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.10.2024

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



# Unternehmungsführung

## **Verwaltungsrat und Generaldirektion**

Die wichtigste Aufgabe des Verwaltungsrates besteht darin, die für die Zukunft des Unternehmens richtungsweisenden strategischen Entscheide zu treffen. Er stellt auch Richtlinien für die Geschäftsführung auf, beschliesst über Vorhaben von besonderer Tragweite und über grundsätzliche Stellungnahmen, übt die allgemeine Aufsicht über das Unternehmen aus und nimmt Wahlen vor. Der Verwaltungsrat trat 1989 unter dem Vorsitz von Präsident Carlos Grosjean zu sieben Sitzungen zusammen. Zu den regelmässigen Traktanden gehörten das Angebot im Personen- und Güterverkehr, die Preisgestaltung, der Personalbestand, die Produktion, Rationalisierungsmassnahmen sowie der Ausbau der Anlagen und des Rollmaterialparks.

Vertieft behandelt wurde u.a. das Ausbauprogramm Bahn 2000. Der Rat liess sich über die Fortschritte bei den Planungs- und Projektierungsarbeiten, den Stand der Vorbereitungen bei den Neubaustrecken sowie den Fortgang der ersten Bauten orientieren. Zur Diskussion standen auch Fragen der Energieversorgung im Zusammenhang mit dem vom Bundesrat beschlossenen Huckepackkorridor, Bahn 2000 und der Neuen Alpentransversale. Dem Bau neuer Zwischenunterwerke und dem Ausbau von Übertragungsleitungen wurde zugestimmt. Im Bereich Informatik verschaffte sich der Rat einen Gesamtüberblick über die geplanten EDV-Anwendungen und stimmte der Errichtung eines Cargo-Informationssystems zu.

Besondere Aufmerksamkeit galt den Finanzfragen. Der Rat hatte bei der Beratung des Mittelfristplanes 1990–1994 im September 1988 die Generaldirektion beauftragt, wegen des sich abzeichnenden finanziellen Engpasses ein Massnahmenprogramm 1990–1994 zu erarbeiten. Dem Rat lag im Juni 1989 der Bericht «Massnahmen zur Verbesserung der Unternehmungsergebnisse SBB» vor, der weitere Kosteneinsparungen und Ergebnisverbesserungen bringt. Der Bericht wurde zuhänden des Bundesrates verabschiedet. Bei der Aussprache über den Mittelfristplan 1991–1995 im September 1989 nahm die Generaldirektion den Auftrag entgegen, angesichts der bevorstehenden grossen Investitionen und der sich daraus ergebenden Folgekosten auch einen Bericht über die Finanzperspektiven bis zur Jahrhundertwende auszuarbeiten.

## *Personelles*

Auf Ende der Amtsperiode 1987–1989 trat Robert Staubli, ehemaliger Direktionspräsident der Swissair, als Mitglied des Verwaltungsrates SBB zurück. Der Ratspräsident würdigte seine Mitarbeit und sprach ihm Dank und Anerkennung der Bundesbahnen aus. Als Nachfolger wählte der Bundesrat Erich Geitlinger, lic.rer.pol., Stellvertretender Präsident der Geschäftsleitung Swissair.

## **Internationale Zusammenarbeit**

Einer langen Tradition entsprechend setzen die SBB ihre intensive Mitarbeit in den internationalen Organisationen der Eisenbahnen fort. Diese gehen davon aus, dass die Schaffung des gemeinsamen Marktes und die intensivierten Ost-West-Beziehungen die Nachfrage nach Verkehrsleistungen wesentlich verstärken werden. Auf die zunehmenden Forderungen nach Umweltschutz, sparsamem Energieverbrauch und Verkehrssicherheit vermag der Schienenverkehr mit optimalen Angeboten zu antworten.

Diese günstige Ausgangslage muss jedoch durch geeignete und rasche Massnahmen der europäischen und der nationalen Verkehrspolitik abgesichert werden. So richtet sich die Arbeit der internationalen Organisationen im wesentlichen auf zwei Punkte: Einerseits wollen die Bahnen eine ihren Bedürfnissen entsprechende Eisenbahnpolitik mitgestalten, andererseits bemühen sie sich um die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit.

Die SBB gehören auch der Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CFE) als assoziiertes Mitglied an und sind somit eng in die im EG-Raum entwik-



kelten Aktivitäten im Bereich des Transportwesens einbezogen. Zur Zeit verfolgen diese Bahnen mit Zuversicht die Entwicklung der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft. Mit den im November 1989 dem Ministerrat eingereichten Vorschlägen will die EG-Kommission Massnahmen auslösen, um die Position der Bahnen zu stärken. Diese sollen namentlich in den Marktsegmenten mit guten Zukunftsaussichten die von ihnen erwarteten Leistungen erbringen können. Es handelt sich in erster Linie um den Personenfernverkehr, für den die Bahnen das Konzept eines Hochleistungsnetzes präsentiert haben, und um den kombinierten Verkehr, dessen künftige Bedeutung eine kürzlich erschienene Studie unterstreicht.

Neben diesen zukunftssträchtigen Projekten schlägt die EG-Kommission Massnahmen vor, die in mehrere Richtungen zielen: Übernahme der finanziellen Verantwortung für die Infrastruktur durch den Staat, freier Zugang zu den Bahnnetzen unter Ausrichtung einer Benützungsabgabe, klare Regelung der Beziehungen Regierungen/Bahnen (Leistungsauftrag, Autonomie der Bahnunternehmen), Bereinigung der Finanzstruktur und Regelung des Problems der Altschulden, technische Harmonisierung, usw. Nicht weniger grosse Aufgaben stellen sich für die Bahnen selbst, um sich in den Bereichen Marketing, Produktion und Absatz im internationalen Verkehr noch besser auf die Marktbedürfnisse auszurichten.

1990 sollen die notwendigen Erlasse verabschiedet werden, damit die neue Eisenbahnpolitik durchgesetzt werden kann. Zusammen mit ihren eigenen Anstrengungen werden die Bahnen so in die Lage versetzt, ihre Position im künftigen Verkehrsmarkt zu stärken und einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität zu leisten.

Die Aufgabestellung für die Informatik bei den SBB ist durch vier Merkmale charakterisiert:

## Informatik

1. Die Möglichkeiten für die Anwendung des Werkzeuges Informatik sind äusserst vielfältig. Einerseits geht es darum, die Kunden in die transportrelevanten Informationsflüsse einzubeziehen, andererseits baut die Informatik bei den eigenen Mitarbeitern Informationsrückstände ab und verbessert den Zugriff auf die Information.
2. Der Informatikeinsatz ist umfassend anzugehen. Zur Erstellung der SBB-Produkte tragen viele Fachdienste an unterschiedlichen Orten bei. Nur wenn es gelingt, allen Beteiligten rechtzeitig die benötigten Informationen zu liefern, kann ein Qualitätsprodukt entstehen.
3. Die Zahl der zu realisierenden EDV-Projekte ist bei den SBB, wie bei allen Bahnen, sehr hoch. Dies ist einerseits die Folge einer zurückhaltenden Investitionspolitik in der Vergangenheit, andererseits Ausdruck der Möglichkeiten, welche die Entwicklung der Computertechnik neu eröffnet. Diesen Fortschritt gilt es – wie etwa den elektronischen Dokumentenaustausch –, für die eigene Geschäftsabwicklung erfolgreich einzusetzen.
4. Die Mittel für die Realisierung grosser Informatikvorhaben stehen in zunehmendem Masse zur Verfügung. Im vergangenen Jahre waren 450 Mitarbeiter – Informatiker und Betriebsorganisatoren – im Sektor Informatik tätig; für 70 Mio Franken wurden Investitionen in EDV-Projekte und -Geräte vorgenommen, so u.a. für die Einführung von Informatikgeräten in Bahnhöfen und Stationen (Projekt IGB) und für den Ausbau des Rechenzentrums in Bern. Aber auch in dieser vergleichsweise günstigen Situation ist entscheidend, aus der Menge der Benutzerwünsche jene Vorhaben zu realisieren, die für das Unternehmen von hoher Bedeutung sind.

1989 wurden in der Informatik die folgenden hauptsächlichen Arbeitsfortschritte erzielt:

- Integrale Inbetriebnahme des Systems für die Fahrplankonstruktion SYFA.
- Anschluss des Reservationssystems an das Reisebürosystem TRAVISWISS.
- Betriebsaufnahme des Systems DIGEST (Dienstplangestaltung) im Bereich Lokomotiveinsatz.



- Abschluss der Konzeptarbeiten für ein neues Cargo-Informationssystem (CIS) und Beginn der Realisierung.
- Festlegung der Systemarchitektur für die Datenbank der festen Anlagen (DfA), eines umfassenden Dokumentationssystems der Baudienste, und Aufnahme der Realisierungsarbeiten.
- Ersatz der Anlagen für die Betriebsdatenerfassung in den Hauptwerkstätten und Beginn der Konzeptarbeiten für die Produktionsplanung und -steuerung im Bereich des Fahrzeugunterhalts.
- Festlegen des künftigen Informatikeinsatzes im Bereich Personenverkehr im Projekt PRISMA (Personenverkehrs-Informationssystem) mit den zwei Schwerpunkten Distribution und Betriebsführung.
- Ausdehnung des elektronischen Fahrausweisverkaufs auf weitere Bahnhöfe.

Der Ausbau des europaweiten Informatikeinsatzes macht Fortschritte, wenn teilweise auch nur zaghaft. So erhöhte sich die Anzahl der am HERMES-Datennetz beteiligten Bahnen seit 1987 von sechs auf elf. Weitere Kandidaten aus Zentral- und Osteuropa haben ihr Interesse angemeldet. Der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Informatik wird mit der Gründung der Gesellschaft HIT (HERMES Information Technology Inc.) künftig mehr Schlagkraft und Profil gegeben. Im Bereich Güterverkehr schreiten die Arbeiten am Projekt DOCIMEL (elektronischer Frachtbrief) planmässig voran. Die Konzeptarbeiten für ein internationales Betriebsführungssystem mit den Komponenten Transportplanung und Transportverfolgung wurden aufgenommen.

#### **Beteiligungspolitik**

Die SBB sind mit nominell 185,5 Mio Franken an 80 Gesellschaften beteiligt; davon sind 24 Transport- und Speditionsunternehmen mit einem Nominalwert der Beteiligung von 17,0 Mio Franken. Kapitalmässig den grössten Anteil machen die 9 Kraftwerketeiligungen aus, nämlich 116,7 Mio Franken. Der Ertrag aus allen Beteiligungen beläuft sich auf knapp 10 Mio Franken.

#### *Stromversorgung sicherstellen*

Da die elektrische Energie für die Bahn von grundlegender Bedeutung ist, besitzen die SBB eigene Kraftwerke, und an weiteren Kraftwerken sind sie beteiligt. Für den Huckepackkorridor werden vorhandene Energiereserven beansprucht. In der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts zeichnet sich daher vor allem nach Einführung des erweiterten Angebots gemäss Bahn 2000 ein Energieengpass ab. Um sich darauf zu wappnen, müssen sich die SBB bereits heute gewisse Strombezugsrechte sichern. Zu diesem Zweck wurde im Berichtsjahr die Beteiligung am Kraftwerk Wassen von 12,5% auf 50% erhöht. Im Rahmen der AKEB (Aktiengesellschaft für Kernenergiebeteiligungen) werden Verhandlungen für neue Strombezugsrechte ab den Jahren 1995 und 2005 geführt. 1990 sollen entsprechende Verträge abgeschlossen werden.

#### *Personenverkehrsangebot ergänzen*

Die Bahnreisenden wünschen immer mehr, Gesamtangebote kaufen zu können. Dies führte 1989 zur Beteiligung an der Bahnaktiv AG, deren Angebote neben Bahnreise und Unterkunft stets eine attraktive Nebenleistung enthalten.

#### *Güterverkehrsangebot abrunden*

Weil die SBB den Transport von Haustür zu Haustür weder selber ausführen können noch wollen, wird eine intensive Zusammenarbeit mit Dritten angestrebt. Daher sind die SBB einerseits an Unternehmen beteiligt, welche die Transportkette schliessen, und andererseits an Unternehmen im logistischen Bereich, insbesondere zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse.

#### *Umwelt*

Einer gesetzeskonformen und umweltgerechten Entsorgung kommt immer höhere Bedeutung zu. Die SBB sind bestrebt, nicht nur die entsprechenden Gesetze einzuhalten, sondern darüber hinaus als umweltfreundliches Transportunternehmen auftreten zu können. Deshalb haben sich die SBB 1989 am Batterieentsorgungs-Unternehmen Batreco AG in Zürich beteiligt.