

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1992)

Vorwort: Vorwort des Präsidenten des Verwaltungsrates
Autor: Grosjean, Carlos

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>

Die dreimal umrundete Kirche von Wassen: Symbol des notwendigen Aufbruchs in eine neue Verkehrspolitik.

Vorwort des Präsidenten des Verwaltungsrates

Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr konnten die Erträge, trotz konjunktureller Einbrüche in der Schweizer Wirtschaft, leicht gesteigert, bzw. knapp gehalten werden; dies ist das Resultat des unermüdlichen Einsatzes aller Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Trotzdem muss 1992 ein Fehlbetrag von 136 Millionen Franken ausgewiesen werden, und die SBB belasten den Bund mit rund zwei Milliarden Franken. Die SBB sind in einer finanziellen Krise. Die bereits im Weissbuch 1991 dargelegte Diskrepanz zwischen Kosten und Ertrag hat sich weiter bestätigt und lässt sich auch bei maximaler Ausnutzung des unternehmerischen Spielraums nicht überwinden. Auf der politischen Ebene stellt sich damit die Frage der Verkräftbarkeit der Ausgaben für die SBB.

Andererseits hat die Bevölkerung am 27. September 1992 – mit der Annahme der Vorlage über die Eisenbahn-Alpentransversalen – Ja gesagt zum Verkehrssystem Bahn. Die «Renaissance der Schiene» bestätigt sich kraftvoll. Ein sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel wie die Bahn ist nicht wegzudenken.

Die hohe Akzeptanz der SBB fand 1992 ihren Ausdruck im Treffen der Präsidenten dreizehn europäischer Bahnen in der Schweiz; eine Premiere, die ihnen die Bedeutung unseres Landes für den Transitverkehr vor Augen führte. Seit der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, EVED, Bundespräsident Adolf Ogi, seinen Gästen bei der Kirche von Wassen die Problematik des alpenquerenden Verkehrs erläutert hat, ist dieser Ort nicht mehr nur Sinnbild kühner Ingeni-

eurleistungen an der Gotthardbahn. Er verkörpert vielmehr den Aufbruch in eine neue Verkehrspolitik. Die intensiven und erfolgreichen Verhandlungen um den Transitvertrag haben bewiesen, dass die fortschrittliche, den ökologischen Interessen Rechnung tragende Haltung Österreichs und der Schweiz innerhalb der EG auf Resonanz stösst.

Die nationalen Bahngesellschaften in allen europäischen Ländern sehen sich mit denselben Problemen konfrontiert. «Bahnreform», d. h. Modifizierung der heutigen Strukturen, ist ein europäisches Thema erster Priorität geworden.

Die vom Vorsteher des EVED eingesetzte «Groupe de réflexion» hat im Januar 1993 ihren Zwischenbericht abgeliefert. Der Verwaltungsrat teilt ihre Einschätzung der Lage, wonach die SBB unter den heutigen Rahmen- und Marktbedingungen nicht wettbewerbsfähig sein können. Er unterstützt Bestrebungen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmung, ohne jedoch den gesetzmässigen Auftrag der SBB, der Volkswirtschaft zu dienen, ausser Acht zu lassen.

Bahnbetriebe haben es schon immer verstanden, pragmatisch die Neuerungen der Technik mit überkommener Infrastruktur zu verschmelzen und so den Wandel nachzuvollziehen. Dieses Wissen stimmt für die Zukunft optimistisch, wenn man dazu das Engagement der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen und die Qualität ihrer Leistungen in Rechnung stellt.

Die Politik ist gefordert, langfristige Entscheide sind unumgänglich. Denn jede stop-and-go-Politik würde den unbestrittenen volkswirtschaftlichen Nutzen der Bahn

schmälern oder gar zunichte machen. Es gilt, die Rolle der SBB in der Gesellschaft von morgen zu definieren.

Der Präsident der Generaldirektion, Herr Hans Eisenring, Dipl. Ing., trat auf den 31. Dezember 1992 von seinem Amt zurück. In den zehn Jahren, während welcher er allen drei Departementen der Generaldirektion vorstand, haben sich die SBB auf die Zukunft vorbereitet. Der Verwaltungsrat dankt Herrn Eisenring für den Einsatz, den er nicht nur im Dienste der SBB, sondern des gesamten öffentlichen Verkehrs geleistet hat.

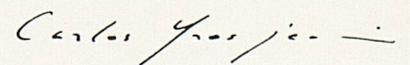
Als neuen Präsidenten der Generaldirektion wählte der Bundesrat Herrn Benedikt Weibel, Dr. rer. pol., Chef des Departements Verkehr in der Generaldirektion. Zum neuen Vorsteher dieses Departements ernannte der Bundesrat Herrn Hans Peter Fagagnini, PD Dr. rer. publ., bisher Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr. Herr Peter SchAAF, Dipl. Ing., Stellvertretender Generaldirektor, trat auf den 31. Dezember 1992 aus gesundheitlichen Gründen zurück.

Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion sprechen allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen Dank und Anerkennung für ihren vollen Einsatz aus. Sie haben ermöglicht, dass die SBB, trotz wirtschaftlich schlechter Zeiten, ihre quantitativ und qualitativ beachtlichen Leistungen auch 1992 halten konnten. Dank gebührt auch dem Schweizervolk für seine Treue zur Bahn.

Bern, den 1. April 1993

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident



Carlos Grosjean

