

Das SBB-Jahr 1992 im Überblick

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1992)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

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 Ausdrücke 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 1992 im Überblick

Die Unternehmungserfolgsrechnung schliesst bei 6200 Millionen Franken Ertrag und 6336 Millionen Franken Aufwand mit einem Fehlbertrag von 136 Millionen Franken.

Die Entwicklung, die sich bereits 1991 abzeichnete, hat sich noch akzentuiert, die Kosten/Ertrags-schere sich weiter geöffnet. Die ohnehin schwierige Situation der SBB wird durch die konjunkturelle Lage verschlechtert. Insbesondere im Güterverkehr ist die Nachfrage stark zurückgegangen. Die Auswirkungen des gegenwärtigen wirtschaftlichen Umfelds verstärken die strukturellen Probleme der SBB.

Im *Personenverkehr* hat sich die deutlich verschlechterte Konjunkturlage ausgewirkt: Zwar konnten die Erträge noch um 4,6 Prozent gesteigert werden; dies dank der anfangs Mai vorgenommenen Tarifierungen. Die verkauften Mengen (-1,1 Prozent) und Leistungen (-4,5 Prozent) waren jedoch - gegenüber dem Rekordjahr 1991 - leicht rückläufig. Trotzdem liegen die Werte 1992 immer noch deutlich über den 1990 erreichten.

Das Halbtax-Abonnement erweist sich nach wie vor als Plus im Verkaufssortiment: Trotz der Preiserhöhung von Fr. 110.- auf Fr. 125.- am 1. Januar 1992, erreichten die Verkäufe beinahe das hohe Niveau des Vorjahres. Der Verkaufserfolg des Generalabonnements hielt auch 1992 an: Ende Jahr waren fast 100 000 Abonnemente im Umlauf (+22,8 Prozent).

Verschiedene Angebots-Neuerungen trugen zum insgesamt befriedigenden Ertragsergebnis bei, darunter das optimierte Verpflegungskonzept in den Zügen mit der Einführung der McDonalds-Speisewagen, oder das Einsteiger-Halbtax-Abonnement für 16jährige zum Preis von Fr. 76.-.

Die Bundesbahnen Deutschlands, Österreichs und der Schweiz gründeten gemeinsam die «Hotelzug-AG» mit Sitz in Gümligen/BE. Die Firma wird sich um Finanzierung, Controlling, Marketing und Unterhalt der Nachtzüge kümmern. Diese sollen ab 1995 auf verschiedenen internationalen Strecken eingesetzt werden und enthalten vom «Hotelzimmer» auf Rädern bis zu Sleeperette-Abteilen mit 60 Liegesesseln ein breit gefächertes Angebot.

Im übrigen blickten die SBB 1992 auf zehn Jahre Taktfahrplan zurück, mit dem das Angebot um gut 45 Prozent gesteigert werden konnte.


Im *Güterverkehr* transportierten die SBB mit 47,4 Millionen Tonnen 6,6 Prozent weniger Güter als im Vorjahr. Trotz punktueller Erfolge konnte der Mengenrückgang nicht aufgehalten werden. Zurückzuführen ist dies auf die wirtschaftliche Lage insbesondere auch im Bausektor, wo ein Rückgang der Kies-, Zement- und Aushubtransporte zu verzeichnen ist.

Die Verkehrserträge konnten - trotz des Verkehrsrückgangs und einem aggressiven Konkurrenzkampf - mit 1314,7 Millionen knapp gehalten werden; dies entspricht einer Zunahme um 0,5 Prozent. Wichtigste Voraussetzung dafür war eine Tarifierung auf den 1. Januar 1992. Auch ein neuer Postbeförderungsvertrag wirkte sich positiv aus.

Im Bereich Cargo Domizil wurden - als Sofortmassnahme - 15 Regionalzentren durch Zusammenlegungen aufgehoben. Der Wagenladungsverkehr wurde rationalisiert, und auf den Fahrplanwechsel 1992 wurden drei Rangierzentren aufgehoben.

Personal: Im Jahresdurchschnitt 1992 beschäftigten die SBB 38271 Personen, davon 2651 oder 7 Prozent in Ausbildung. Die Austritte gingen im Lauf des Jahres weiter zurück; insbesondere in den Städten, wo auch stärkere Konjunktur-einbrüche festzustellen sind. Die Rekrutierung von Lehrlingen verbesserte sich. Die Einführung einer Laufbahnberatung trägt dem Umstand Rechnung, dass immer mehr Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Laufe ihres Berufslebens ein- oder mehrmals die Tätigkeit oder auch die Arbeitsmethoden wechseln. Die Führungsausbildung wurde ebenfalls weiter differenziert, und mit dem Projekt Teamcoaching wurden neue Formen der Führungsbildung eingeführt.

Bei den *Fahrzeugen* wurden die ersten 24 - der insgesamt 99 bestellten - Lokomotiven Re 460 abgeliefert; weitere 20 Exemplare dieser Lokomotiven der neuen Generation wur-



Lokomotive Re 460:
Ausgezeichnetes SBB-Design.



den 1992 geordert. Ebenfalls in Auftrag gegeben wurden fünf Triebwagen Bem 551 für die Strecke Genève-La Plaine. Bereits 80 Fahrzeuge des Typs Eurocity waren Ende 1992 in Betrieb, 60 weitere Wagen bestellt. Nach ihrer Ablieferung werden die SBB über insgesamt 225 klimatisierte Eurocity-Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verfügen. Für den Güterverkehr schliesslich wurden 200 Schiebewandwagen «Hb-billns» sowie 100 Rungenwagen «Snps» für den Transport von Holz und Röhren in Auftrag gegeben. Der Güterwagenpark konnte um rund 80 Schiebewandwagen «Hb-billns», 32 Kippwagen «Fans-u», 200 Spezialwagen «Shimmns» für den Transport von Blechrollen sowie vier Rungenwagen «Snps» erweitert werden.

Im Mai wurde der Huckepack- und Container-Terminal der Firma HUPAC in Busto Arsizio eröffnet; die Arbeiten für den *Huckepack-Korridor* am Gotthard kommen zügig voran. Bis 1994 wird sich so das Leistungsangebot für den kombinierten Verkehr am Gotthard verdoppeln; damit sind die notwendigen Kapazitäten für den Schwerverkehr auf den Schienen gewährleistet, bis die neuen Alpentransversalen fertiggestellt sind. Bereits stehen die meisten der über 50 Teilprojekte für den Bahnkorridor in Ausführung, einige konnten bereits abgeschlossen werden.

Das vom Volk beschlossene Projekt *AlpTransit* zielt auf die Anbindung der Schweiz ans internationale Hochleistungsnetz der Bahnen und auf eine Übernahme des Güterverkehrs auf die Schiene. Es verkürzt

zudem die Reisezeiten in der Schweiz. Die SBB sind verantwortlich für Planung und Bau einer Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Lugano, mit einem Basistunnel unter dem Gotthard.

Für *Bahn 2000* wurde eine gründliche Projekt- und Kostenanalyse durchgeführt. Auf dem heutigen Planungsstand muss mit bedeutenden Mehrkosten gerechnet werden. Der Vorsteher des EVED hat die SBB beauftragt, ein Kernprojekt für 8 Milliarden Franken (5,4 Milliarden Franken und aufgelaufene Teuerung) zu prüfen und aufzuzeigen, welche Projekte allenfalls in einer zweiten Etappe realisiert werden könnten.

Mit dem Spatenstich für den Adlertunnel zwischen Muttenz und Liesetal und dem Tunneldurchstich in Aarau konnten 1992 zwei Marksteine gesetzt werden. Die Bauarbeiten im Bahnhof Morges wurden ebenfalls in Angriff genommen.

Im Bereich *Informatik* wird die Möglichkeit geprüft, den Unterhalt der Informatiksysteme an Dritte zu übergeben. Die Fahrplanauskunft und das Bahnhofsystem (SYGARE) dienen dazu als Pilotprojekte. Im Projekt Cargo Information System (CIS) wurde ein zweiter wichtiger Meilenstein erreicht: Auf vier Bahnhöfen werden die Frachtbriefdaten elektronisch erfasst und übermittelt. Weitere Bahnhöfe werden – wenn die elektronischen Mittel installiert sind – damit ausgerüstet. Die erste Phase des Teilprojekts «Sendungsabfertigung» ist damit eingeleitet. Schliesslich wurde erstmals eine elektronische Fahrplanauskunft für Personal-Computer

herausgegeben. Die SBB-Fahrplandiskette ermöglicht es – mit Eingabe von Start-, Zielbahnhof und Abfahrts- oder Ankunftszeit – die optimalen Verbindungen auf Knopfdruck zu erhalten.

Die gesamten Erträge von «*Liegenschaften und kommerzielle Nutzung*» erreichten dieses Jahr 201 Millionen Franken. Hierzu haben eine ganze Reihe von Intensivierungen in der kommerziellen Nutzung sowie kleine und mittlere Projekte der letzten Jahre beigetragen. Das Laden-Konzept «APERTO» wurde weiter ausgebaut mit der Eröffnung der «APERTOS» in Arth-Goldau und Lugano sowie des Espresso-Buffer/Kiosk Burgdorf.

Im «*Brunel Award*», einem internationalen Wettbewerb für Eisenbahnarchitektur und -design, haben die SBB fünf von zwölf ersten Preisen erhalten. Ausgezeichnet wurden der neue Bahnhof Zürich Stadelhofen, der renovierte Bahnhof Richterswil, der umgebaute TEE II, der Panoramawagen sowie das Design der Lokomotive 2000 (Re 460). Anerkennungspreise verlieh die Jury unter anderem für den Zürcher S-Bahnhof Museumstrasse und die renovierten Bahnhofgebäude Hedingen und Bad Ragaz.