

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (2002)

Vorwort: Mit viel Expo-Schwung zur Bahn 2000
Autor: Lalive d'Epinay, Thierry / Weibel, Benedikt

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: 05.10.2024

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

Mit viel Expo-Schwung zur Bahn 2000.

2

Das 100. Geschäftsjahr der SBB stand im Zeichen eines Grossereignisses, der Expo.02. Die Erwartungen, die an den öffentlichen Transport zu den dezentralen Ausstellungsorten gestellt wurden, waren hoch. Das Ziel war, dass über die Hälfte der Besucherinnen und Besucher mit der Bahn anreisen sollten. Diese herausfordernde Aufgabe war im Wesentlichen mit den bestehenden personellen und materiellen Ressourcen zu bewältigen. Als ein Bild mit einem leeren Expo-Parkplatz durch die Medien ging, war klar, dass das SBB-Angebot den Bedürfnissen der Besucherinnen und Besucher entsprach. Das Transportkonzept verlangte vom System Bahn das Äusserste und zeigte, wie flexibel und kundennah die SBB heute agieren kann. So wurden beispielsweise während der Zeiten stärkster Nachfrage gewisse Schlüsselzüge bis fünffach geführt.

All das wäre nicht möglich gewesen ohne einen bedingungslosen Einsatz der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner aller Stufen bei der anspruchsvollen Planung, Führung und Umsetzung. Das Ziel wurde mit einem Marktanteil von 61 Prozent weit übertroffen, und die Leistungen der SBB fanden in der Öffentlichkeit hohe Anerkennung. Auch kommerziell wirkte sich die Expo trotz nicht unerheblicher zusätzlicher Kosten für die SBB positiv aus. Sie hat dazu beigetragen, dass der Personenverkehr sein gutes Ergebnis aus dem Vorjahr noch steigern konnte.

Die bereits in den Vorjahren eingetretene gegenläufige Entwicklung von Personen- und Güterverkehr verstärkte sich. Im Güterverkehr schlug die negative konjunktu-

relle Entwicklung in Europa voll durch. Während sich der Binnenverkehr halten konnte, verzeichneten die grenzüberschreitenden Verkehre einen regelrechten Einbruch. Im Verkehr nach Italien wurde diese Entwicklung durch eine Folge von teils mehrwöchigen Betriebsunterbrüchen auf italienischen Strecken verstärkt. Der Jahresverlust im Segment Güterverkehr stieg deshalb weiter an auf 96,1 Millionen Franken. Auf Stufe Betriebsergebnis verbesserte sich der Güterverkehr allerdings um 4,1 Millionen Franken und wies einen Betriebsverlust von 72,2 Millionen Franken aus. Diese Verlustminderung gegenüber dem Vorjahr ist Ausdruck von Kostensenkungsmassnahmen.

Hohe Rückstellungen bei der Pensionskasse.

Den grössten Einfluss auf das Konzernergebnis hatte indessen ein buchmässiger Vorgang im Zusammenhang mit der Pensionskasse SBB. Die ungünstige Entwicklung auf den Kapitalmärkten führte zum dritten grossen Jahresverlust in Folge bei der Pensionskasse SBB und zu einem Absinken des Deckungsgrades auf 80,5 Prozent. In der Rückblende kann man nur von unglücklichen Umständen sprechen, dass die milliardenschwere Ausfinanzierung der Pensionskasse SBB, welche mit keinerlei Schwankungsreserven ausgestattet wurde, ab 1999 in der Zeit der grössten Spekulationsblase erfolgte. Die Zäsur und die Entwicklung an den Kapitalmärkten erlaubten es bisher nicht, Schwankungsreserven zu bilden. Das führt jetzt dazu, dass die Rückstellung gemäss FER 16 in der SBB-Rechnung massiv erhöht werden musste. Der dringende Sanierungsbedarf bei der Pensionskasse SBB hat grosse Folgen auf den aktuellen Rechnungsabschluss.

Die SBB weist demzufolge erstmals seit der Gründung der SBB AG 1999 einen Konzernverlust aus, und zwar 12 Millionen Franken. Unter Ausklammerung der Rückstellungsbildung von 183 Millionen Franken erwirtschaftete die SBB einen Überschuss von 171 Millionen Franken.

Auch 2002 blieb die SBB von grossen Unfällen verschont. Wir arbeiten unablässig an der Verbesserung der Sicherheit. Die Anzahl der Arbeitsunfälle nahm erneut ab. Dass ausgerechnet im Expo-Jahr die Pünktlichkeitsziele erstmals seit längerer Zeit wieder vollumfänglich erreicht werden konnten, ist bemerkenswert. Die Kundenzufriedenheit im Personenverkehr konnte auf hohem Niveau gehalten werden, jene im Güterverkehr erhöhte sich leicht. Grosse Anstrengungen unternahm die SBB im Bereiche der Personensicherheit und der Sauberkeit. Der Trend zu zunehmender Verwilderung der Sitten scheint leider unaufhaltsam zu sein und erfordert griffige Massnahmen.

SBB Cargo: Break Even bis 2005.

Das oberste strategische Ziel im grenzüberschreitenden Güterverkehr heisst «Wachstum durch Qualität». Trotz grosser Bemühungen, die Qualität insbesondere an der Südgrenze in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern von FS Trenitalia zu verbessern, konnten nicht die erhofften Fortschritte erzielt werden. Einige Indikatoren wiesen im Gegenteil gar auf eine Verschlechterung hin. Wir haben uns daher entschieden, in der Nord-Lombardei eine eigene Produktionsgesellschaft aufzubauen, welche ab Dezember 2003 operativ sein soll.

Trotz garstiger Randbedingungen sind alle Anstrengungen von SBB Cargo auf das Erreichen des Break Even im Jahr 2005 gerichtet. Der neben den Verbesserungen auf der Transitachse zweite Schlüssel dazu ist das Projekt «Neuer Wagenladungsverkehr». Das ausserordentlich ambitionöse Ziel ist aber nur erreichbar, wenn sich die Wirtschaftslage in absehbarer Zeit erholt.

Alle Augen auf den 12.12.2004.

Die SBB steht im Banne eines Datums: Am 12.12.2004 wird die 1. Etappe Bahn 2000 abgeschlossen und ein rundum neuer Fahrplan mit vielen neuen Verbindungen und erheblichen Reisezeitverkürzungen auf wesentlichen Teilen des Netzes eingeführt. Im Kern des neuen Angebotes steht die Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist mit dem Ast Richtung Solothurn. Die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und eine Zugfolge von 2 Minuten erfordern ein neues Zugsteuerungssystem. Die Befehle an die Lokomotivführer werden nicht mehr optisch via Signale übermittelt, sondern über Funk in den Bordcomputer. Das dafür vorgesehene System ERTMS (European Rail Traffic Management System) wird von der Europäischen Kommission unter dem Titel «Interoperabilität» stark gefördert, beruht auf Europäischen Normen und soll mit dem Ziel der Vereinheitlichung mittel- bis langfristig sämtliche heute bestehenden Systeme in Europa ablösen. Die SBB ist angesichts dieser Randbedingungen eher ungewollt zu einem der ersten Anwender des neuen Systems geworden. Seit dem 30. April 2002 läuft ein Pilotversuch auf der Strecke Zofingen–Sempach–Neuenkirch. Dabei haben sich der Lieferant und die SBB sehr schwer getan.

Erst gegen Jahresende konnte die Zahl der Störungen signifikant gesenkt werden. Pilotversuche macht man, um zu lernen. Trotz nicht unerheblicher Mehrkosten hat die SBB daher beschlossen, das System auf der Neubaustrecke mit einer Rückfallebene mit klassischen Signalen zu ergänzen. Zur besseren Beherrschung der Risiken wird das erste Fahrplanjahr von Bahn 2000 1. Etappe als Übergangsjahr mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit (160 km/h) konzipiert.

2002 stand auch im Zeichen des 100-Jahr-Jubiläums. Zwei für das SBB-Jubiläum vom Schweizer Fernsehen produzierte Sendungen stiessen in der Öffentlichkeit auf ein grosses Echo. Eine Unterhaltungssendung aus dem Industriewerk Olten erreichte die höchste Einschaltquote der Woche. Und die Sondersendung «SF Spezial» sendete ganze 17 Stunden über die SBB – vor und hinter den Kulissen. Auch diese Sendung erfreute sich grosser öffentlicher Resonanz. Wenn in den entsprechenden Pressekommentaren von «SBB – Symbol für die Schweiz» geschrieben wird, zeigt dies die grosse emotionale Bindung der Schweizer Bevölkerung mit ihrer Bahn oder markentechnisch gesprochen den hohen Wert der Marke SBB.

Leistungsvereinbarung erfüllt.

Im Geschäftsjahr 2002 wurde die erste Vierjahres-Periode der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB sowie der strategischen Ziele des Bundesrates 1999–2002 abgeschlossen. Der Bundesrat ist zum Schluss gekommen, dass dabei die vorgegebenen Ziele «weitgehend erreicht, teilweise sogar übertroffen» und

«insgesamt ein gutes Gesamtergebnis» erzielt wurde. Die Leistungsvereinbarung, der damit verbundene Zahlungsrahmen und die strategischen Ziele des Bundesrates haben sich als Führungsinstrumente der Politik bewährt. Ihre Erneuerung für die Periode 2003–2006 basierte daher auf Kontinuität.

Die neue Leistungsvereinbarung und der entsprechende Zahlungsrahmen von 6,025 Milliarden Franken wurden ohne Gegenstimme von National- und Ständerat genehmigt. Anfang 2003 beschloss der Bundesrat die angepassten strategischen Ziele. Schon während der parlamentarischen Debatte war indessen klar, dass der Zahlungsrahmen dem Regime der Schuldenbremse unterliegen würde. Die SBB hat gegen eine inzwischen vom Bundesrat verordnete Kürzung von insgesamt 54 Millionen Franken nicht opponiert. Dies obwohl die Kürzungen im Jahre 2003 mit 109 Millionen Franken (–7,5 Prozent) und 2004 mit 58 Millionen Franken (–4 Prozent) erheblich sind und die in Aussicht genommene Teilkompensation 2005 und 2006 eher unwahrscheinlich erscheint.

Stabilität in Gefahr.

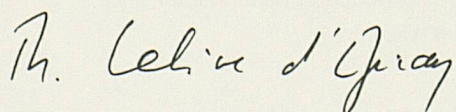
Die finanzielle Lage des Bundes hat sich in der Zwischenzeit noch verschärft und es stehen bereits wesentlich weiter gehende Sparvorschläge zur Debatte. Es besteht damit die Gefahr, dass eine der wesentlichsten Errungenschaften der Bahnreform, die Planungssicherheit für die Infrastruktur, schon wenige Jahre nach deren Inkrafttreten zur Makulatur wird. Die Eisenbahn ist ein sehr investitionslastiges und langfristig angelegtes Geschäft.

Dass die grossen finanziellen Schwierigkeiten des Bundes nicht an der SBB vorbeigehen, ist uns klar. Wir werden entsprechende Kürzungen im Zahlungsrahmen umsetzen, ohne die Sicherheit und die Verlagerung zu tangieren. Die eben verabschiedete Leistungsvereinbarung müsste dann aber neu ausgehandelt werden. Sollte die beabsichtigte Stetigkeit aber wieder durch jährliche Budgetüberarbeitungen abgelöst werden, wäre das ein sehr bedauerlicher Rückfall in die Zeit vor der Bahnreform. Die politischen, wirtschaftlichen und unternehmerischen Ziele für die SBB würden damit ernsthaft gefährdet.

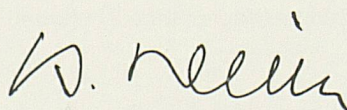
In naher Zukunft bündelt die SBB ihre Energien primär auf die Inbetriebsetzung der 1. Etappe der Bahn 2000 und auf die Schlüsselprojekte von SBB Cargo. Von

entscheidender Bedeutung wird sein, ob es Cargo gelingt, zusammen mit ihren Tochtergesellschaften im Norden (Swiss Rail Cargo Köln GmbH) und im Süden (Swiss Rail Cargo Italy) eine schlagkräftige Organisation für die Nord-Süd-Achse aufzubauen, welche in der Lage ist, die angestrebte Qualität grenzüberschreitend zu erbringen. Zusammen mit ihrem Eigentümer ist die SBB ausserdem gefordert, das brennende Problem ihrer Pensionskasse einer dauerhaften Lösung zuzuführen.

Die Bahn läuft Tag und Nacht, ohne Unterbruch. Die Tausenden von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern setzen ihren ganzen Ehrgeiz ein, um den Kundinnen und Kunden jederzeit ein gutes Produkt und eine nutzenorientierte Dienstleistung anzubieten. Ihnen gehört der Dank von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung.



Dr. Thierry Lalive d'Epinay
Präsident des Verwaltungsrates



Dr. Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung