

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1995)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1995  
**Autor:** Kyburz, Jules  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675999>

### **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.](#)

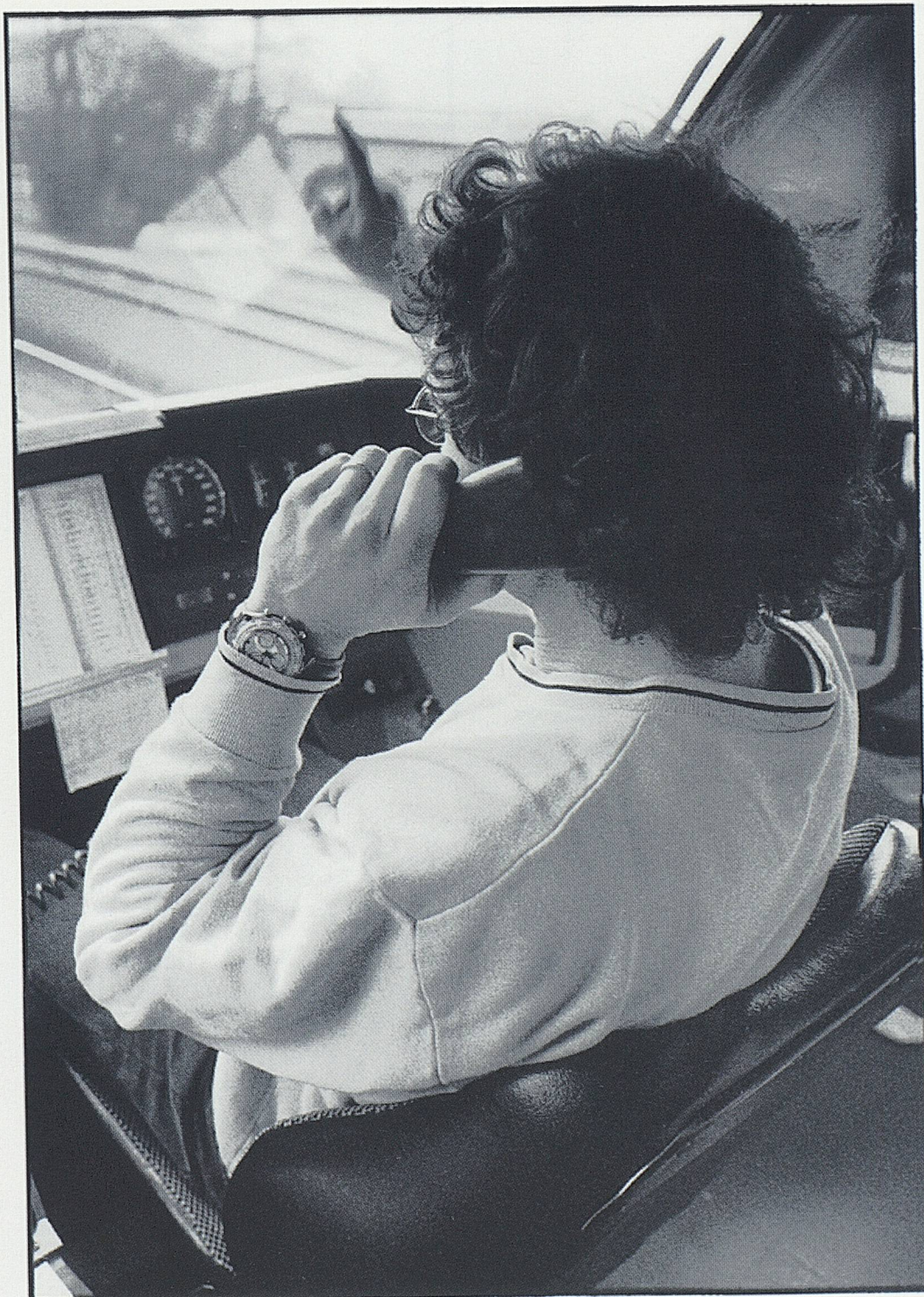
### **Terms of use**

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:** 30.03.2025

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

Sicherheits-Schnittstelle...  
Sicherheit ist auch eine Frage des per-  
fekten Zusammenspiels von Mensch  
und Maschine. Zukunftsweisende  
Technik unterstützt den Menschen in  
seinem Handeln und Verantworten.



## **B**ericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1995

Herr Bundespräsident,  
Frau Bundesrätin,  
Herren Bundesräte

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1995 zu unterbreiten.

Die Unternehmungserfolgsrechnung der SBB für 1995 schliesst bei einem Ertrag von 6244 Mio. Franken und einem Aufwand von 6739,7 Mio. Franken mit einem Fehlbetrag von 495,7 Mio. Franken ab. Der Fehlbetrag ist 297,6 Mio. Franken höher als im Vorjahr und liegt 183 Mio. Franken über dem Budget. Der Gesamtertrag ist gegenüber 1994 um 1,6% zurückgegangen. Der Aufwand der Infrastrukturerfolgsrechnung zulasten des Bundes beläuft sich auf 1449,7 Mio. Franken.

Der Gesamtertrag liegt mit 6244 Mio. Franken um 103,7 Mio. Franken unter dem Ergebnis des Vorjahres. Während beim Verkehrsertrag starke Einbussen in Kauf genommen werden mussten, konnten die übrigen Ertragspositionen im Vergleich zu den Vorjahreszahlen gesteigert oder gehalten werden. Der Gesamtaufwand liegt mit 6739,7 Mio. Franken um 193,9 Mio. Franken über dem Ergebnis 1994.

Mit einem Ertragsrückgang von 123,7 Mio. Franken (-7,3%) war 1995 für den Personenverkehr ein schwieriges Jahr. Die seit 1946 anhaltende Ertragszunahme in dieser Verkehrssparte wurde jäh gestoppt. Mit einem Rückgang von 15,8% war der internationale Verkehr am stärksten betroffen. Gründe dafür waren die Flaute im Schweizer Tourismus als Folge des hohen Frankenkurses, Streiks bei

den Nachbarbahnen und der Boykott Frankreichs wegen der Atomtests. Aber auch der Binnen-Fernverkehr (-4,7%) und der Regional-/Agglomerationsverkehr (-7,2%) verzeichneten empfindliche Einbussen. Hier haben sich die Befürchtungen bestätigt, dass der mehrwertsteuerbedingte Tarifaufschlag die Reiselust dämpfen könnte und damit den öffentlichen Verkehr gegenüber dem Individualverkehr benachteiligen würde. Insgesamt haben die SBB im Vergleich zum Vorjahr 5,5% weniger Personen befördert.

Im Güterverkehr erwirtschafteten die SBB 1995 einen Ertrag von 1032,7 Mio. Franken, die Tonnage ging um 0,4% auf 47,3 Mio. t zurück. Dies entspricht im Vorjahresvergleich einer Ertragseinbusse von 8%. Der Ertragsrückgang von 89,9 Mio. Franken ist vorwiegend eine Folge der Auslagerung von Cargo Domizil zur Cargo Domizil AG (CDS AG). Ohne Cargo Domizil beträgt die Ertragsabnahme 2,5%. Wegen des durch die Auslagerung von Cargo Domizil wegfallenden Ertrags und der gleichzeitigen Integrationen der Erlöse aus den Transporten für die neue Gesellschaft ist der Vergleich mit dem Vorjahr im Bereich Cargo Rail Schweiz (Binnen-, Import- und Exportverkehr) schwierig. Gut vergleichbar ist jedoch der Ertrag aus dem Transitverkehr, der mit einem Plus von 1,9% positiv hervorsteht.

Für gemeinwirtschaftliche Leistungen beim regionalen Personenverkehr entrichtete der Bund 693 Mio. Franken und für den Huckepackverkehr 110 Mio. Franken. Kantone und Dritte hatten für bestellte Leistungen im regionalen Personenverkehr 15,2 Mio. Franken abzugelten.

Der Mietertrag konnte trotz schwierigem wirtschaftlichen Umfeld im Liegenschaftsbereich um 7,2 Mio. Franken (+3,4%) auf 216,5 Mio. Franken gesteigert werden. Mit einer Zunahme um

62,2 Mio. Franken (+14,6%) auf 487,8 Mio. Franken leistet der Nebenertrag einen positiven Beitrag an das Rechnungsergebnis 1995. Die markanteste, allerdings erfolgsneutrale, Erhöhung konnte mit der Personaldetachierung an die neu geschaffene CDS AG und an die ausgegliederte Krankenkasse SBB erzielt werden.

Der Gesamtaufwand liegt mit 6739,7 Mio. Franken rund 193,9 Mio. Franken über dem Vorjahr. Das entspricht einem Zuwachs von 3%.

Die kritische Ertragssituation und das sprunghafte Ansteigen der Aufwendungen für vorzeitige Pensionierungen zeichneten sich schon früh ab. Das Schwergewicht der unternehmerischen Massnahmen konzentrierte sich auf den Personal- und Sachaufwand, wo die Budgets stark unterschritten werden konnten.

Mit 3481,1 Mio. Franken (-1%) war der Personalaufwand leicht rückläufig. Ohne die ausserordentlichen Aufwendungen von 140 Mio. Franken (+94,4%) für die rund 850 frühpensionierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ging der Personalaufwand um 3% oder 103,8 Mio. Franken zurück. Im Jahresdurchschnitt beschäftigten die SBB 33 529 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 1697 Personen oder 4,8% weniger als 1994. Der Sachaufwand liegt mit 1277,8 Mio. Franken um 0,6% unter dem Vorjahr. Markante Einsparungen erzielten die SBB beim Aufwand für Material und Betriebsleistungen in Gemeinschaftsbahnhöfen. Fremdmandate wurden ebenfalls auf ein Minimum beschränkt.

Die Abschreibungen sind – als Folge des höheren Anlagenbestandes und der nötigen Bereinigung durch Liegenschaftsverkäufe – im Vorjahresvergleich um 13,8% auf 846,4 Mio. Franken gestiegen, während sich die Zinsbelastung auf festen und laufenden Verbindlichkeiten um 1,8% erhöht hat. Der

Aufwand für Zinsen und Abschreibungen entspricht 1995 praktisch dem Ertrag im Personenverkehr.

Das Total der Bundesleistungen (Infrastruktur, Abgeltung für den Regional- und Huckepackverkehr) beträgt 2252,7 Mio. Franken, 1,1% mehr als 1994. Einschliesslich des Fehlbetrags, der gemäss Leistungsauftrag allerdings auf die nächste Rechnung zu übertragen ist, sind die Bundesleistungen an die SBB um 13,2% auf 2748,4 Mio. Franken angestiegen. Das Ziel, diese Zuwachsrate deutlich unter 10% zu halten, haben die SBB damit klar verfehlt.

Ausserordentliche Belastungen von rund 278,4 Mio. Franken prägten das Geschäftsjahr 1995. Die Aufwendungen für Frühpensionierungen stiegen gegenüber dem Vorjahr von 72 auf 140 Mio. Franken. Wegen des schwierigen Starts der CDS AG und der DACH Hotelzug AG mussten Rückstellungen in der Höhe von 65,9 Mio. Franken getätigt werden. Dazu kamen Abschreibungen als Folge von Grundstück-Wertberichtigungen und aus dem Tausch von vier Lokomotiven mit der Südostbahn. Neben den ordentlichen Abgaben aus den Verkäufen im Personen- und Güterverkehr belastet die Mehrwertsteuer die Rechnung des vergangenen Jahres durch den gekürzten Vorsteuerabzug zusätzlich mit 27 Mio. Franken. Knapp 60 Mio. Franken ausserordentlicher Mehrertrag resultierten aus dem forcierten Verkauf von Liegenschaften.

Die in der Investitionsrechnung ausgewiesenen Bruttoaufwendungen von 1814,4 Mio. Franken liegen um 402,1 Mio. Franken (- 18,1%) unter dem Voranschlagsbetrag. Der vom Bundesrat plafonierte ordentliche Voranschlag von netto 1650 Mio. Franken wurde wegen des Wegfalls der WUST auf 1615 Mio. Franken gekürzt. Diese Vorgabe wurde bei einem Aufwand von 1358,3 Mio. Franken zulasten der SBB um 256,7 Mio. Franken

(- 15,9%) unterschritten. Die ausserhalb des ordentlichen Voranschlags budgetierten Investitionen (insbesondere für Bahn 2000) blieben mit einem Gesamtaufwand von 353,5 Mio. Franken um 153,4 Mio. Franken unter dem Voranschlag. Die gesamte Unterschreitung von 415 Mio. Franken ist zu rund 30% auf günstigere Lösungen oder Verzicht zurückzuführen. Die restliche Differenz ist durch Verzögerungen insbesondere bei der Beschaffung von Neigezügen und bei Bahn 2000 bedingt.

Ob all den Problemen dürfen aber die positiven Ereignisse nicht vergessen werden. Im Vergleich mit anderen europäischen Bahnen nehmen die SBB bezüglich Arbeitsproduktivität eine Spitzenposition ein (siehe Seite 29). Dies würdigte die OECD im diesjährigen Länderbericht. Die Leserschaft der englischen Zeitschrift «Business Travel World» hat die SBB in einer Umfrage über den Standard und die Qualität verschiedener Reisedienstleistungen zur besten Eisenbahn des Jahres erkoren. Die SBB ruhten auf diesen Lorbeeren nicht aus. Auszeichnungen sind ein Ansporn, noch besser zu werden.

Eines der Hauptthemen des Verwaltungsrates in diesem Jahr war die Umsetzung der 1. Etappe Bahn 2000. So hat der Verwaltungsrat unter anderem Bauprojekte und Kredite bewilligt für

- den Anschluss von Bahn 2000 im Raum Liestal,
- die Doppelspur Onnens – Vaumarcus – Gorgier-St-Aubin und Dietikon – Killwangen-Spreitenbach,
- Vorbereitungsarbeiten für die zweite Doppelspur Zürich – Thalwil,
- den Bau des Murgenthal-Tunnels und den Teilabschnitt Rothrist auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist sowie
- den Bahnhofausbau Olten.

Besondere Aufmerksamkeit widmete der Verwaltungsrat den finanziellen Belangen. Ziel war es, die Investitionen auf das Wesentlichste zu beschränken. Sachaufwand und Personalaufwand wurden soweit als möglich reduziert. Mit einem sogenannten Notbudget wurde ein rigoroses Kostenmanagement durchgesetzt. Wichtige Entscheide standen aber auch im Informatikbereich an. Mit zahlreichen EDV-Projekten werden die Geschäftsabläufe noch effizienter erfolgen. Als Folge des revidierten Eisenbahngesetzes und um die Kundennähe der SBB besser sicherzustellen, hat der Verwaltungsrat dem Konzept der SBB-internen Regionalisierung im regionalen Personenverkehr zugestimmt. Die Wettbewerbsfähigkeit soll damit gesteigert werden, und die Kantone erhalten einen klaren Ansprechpartner.

Ein wichtiges Thema während des ganzen Jahres war die Unternehmensreform. Verschiedenste Rahmenbedingungen (EU-Richtlinie 91/440, Bahnreform etc.) erfordern eine Reform des Unternehmens SBB. Einer der wichtigsten Punkte ist dabei die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur- und Verkehrsbereich. Diese Anforderung verlangt eine tiefgreifende Reorganisation der SBB. Der Verwaltungsrat hat in diesem Zusammenhang zur Behandlung dieses Themas eine Kommission eingesetzt, welche die Arbeiten der Generaldirektion eng begleitet. In zahlreichen Sitzungen hat sich die Kommission mit dem Geschäft befasst. Am 12. Juni 1995 hat der Verwaltungsrat dem Antrag der Kommission der Grundstossrichtung der Reform zugestimmt.

Die Bahnreform, die Reorganisation des Unternehmens SBB, aber auch der Inspektionsbericht der Geschäftsprüfungskommission des Ständerates über die Planung und Ausarbeitung des Konzeptes Bahn 2000 vom 25. September 1995 veranlassten den Verwal-

tungsrat, sich mit seiner eigenen Rolle zu beschäftigen. Dabei standen der unternehmerische Handlungsspielraum und die klaren Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates im Vordergrund der Diskussion. Erste Ideen hat der Verwaltungsrat der Oberbehörde bereits unterbreitet. Dieses Thema wird auch 1996 auf der Traktandenliste des Verwaltungsrates stehen.

Beschäftigt haben den Verwaltungsrat auch einige wichtige, personelle Veränderungen in der Leitung der SBB. Am 11. Dezember 1995 hat der Bundesrat Herrn Jacques Audergon als neues Mitglied in den Verwaltungsrat der SBB gewählt. Herr Jacques Audergon ersetzt Herrn Jacques Lance, der nach Erreichen der Altersgrenze aus dem Rat zurückgetreten ist. Am 1. Oktober 1995 hat Herr Pierre-Alain Urech, Direktor des Kreises I in Lausanne, die neue Funktion als Generaldirektor des Departementes für Infrastruktur übernommen. Er löste Herrn Generaldirektor Claude Roux ab, welcher nach 38 Jahren aktivem Engagement für die SBB in den Ruhestand getreten ist. Auf den 1. Januar 1996 übernimmt Herr Philippe Gauderon die Aufgabe von Herrn Pierre-Alain Urech als Direktor des Kreises I in Lausanne.

Der Verwaltungsrat spricht allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für ihre Arbeit und ihren grossen Einsatz für das Unternehmen und den öffentlichen Verkehr Dank und Anerkennung aus. Sie haben es ermöglicht, dass die SBB, trotz wirtschaftlich schlechter Zeit, ihre quantitativ und qualitativ beachtlichen Leistungen weiter erbringen konnten. Gleichzeitig dankt der Verwaltungsrat den zahlreichen Kunden und Kundinnen für ihre Bahntreue.

Der Verwaltungsrat ist sich bewusst, dass angesichts des ausserordentlichen schlechten Resultates 1995 grundsätzliche Fragen über die Zukunft der SBB

an Aktualität und Brisanz noch gewonnen haben. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind gewillt, innerhalb der gesetzten Rahmenbedingungen alles zu unternehmen, um die Ergebnisse aus eigener Kraft zu verbessern. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die SBB den Personalbestand innert vier Jahren um rund 6000 Einheiten reduziert und damit die Produktivität sehr erheblich gesteigert haben. Die Handlungsmöglichkeiten innerhalb der gesetzten Determinanten sind aber letztlich begrenzt. Ein hoher Mobilitätsstandard im öffentlichen Verkehr, die Rolle der Bahn im Personen- und Güterverkehr, insbesondere aber auch die politischen Entscheidungen, das komplexe Netz der SBB massiv auszubauen: All das sind Vorgaben, die durch Gesetze und diverse Bundesbeschlüsse fixiert sind. Der Verwaltungsrat nimmt mit Befriedigung Kenntnis, dass mit hoher Intensität an einer Lösung für die Finanzierung der Investitionen gearbeitet wird, und er wartet mit Ungeduld auf Vorschläge im Rahmen der «Bahnreform». Letztlich geht es um schlüssige Antworten zu den drei Fragen:

- Welche Bahn will man in diesem Land?
- Wie wird sie finanziert?
- Wie wird sie geführt?

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Eidgenössischen Räte folgende Anträge zu stellen:

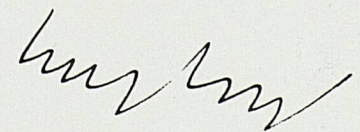
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1995 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1995 wird genehmigt.
3. Die Leistungen des Bundes für die Infrastruktur belaufen sich auf 1 449 681 815 Franken.
4. Gemäss Art. 15a des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen wird der Fehlbetrag der Unternehmungserfolgsrechnung von 495 699 437 Franken auf die neue Rechnung vorgetragen.

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

Bern, 22. März 1996

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident



Jules Kyburz