

Marketing und Produktion

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1989)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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 Ausdrucke 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.

Marketing und Produktion

Entwicklung des Personenverkehrs 1989 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge		Mengen		Leistungen	
	Mio Fr.	%	Mio Pers.	%	Mio Pkm	%
Total Personenverkehr	1370,1	+ 6,6				
Beförderung von Personen	1339,6	+ 6,6	259,7	+ 0,2	11 034	+ 2,1
- Binnenverkehr	1051,3	+ 7,6	250,7	+ 0,1	9 560	+ 2,3
Einzelreisen	576,8	+ 6,3	86,6	- 1,1	4 125	- 0,9
Gruppenreisen	44,5	- 0,3	6,0	- 4,5	472	- 5,4
Geschäfts- und tourist. Abonnemente	211,8	+ 15,5	15,4	+ 24,8	1 659	+ 19,9
Streckenabonnemente	218,2	+ 5,8	142,7	- 1,0	3 304	-
- Internationaler Verkehr	239,4	+ 3,7	9,0	+ 1,3	1 474	+ 1,3
Gepäck	24,1	+ 4,3				
Begleitete Motorfahrzeuge (inkl. Verbilligungsbeitrag des Bundes)	6,4	+ 10,7				

Unter «Beförderung von Personen» enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 48,9 Mio Franken «übrige Erträge»; darunter fallen die Abgeltung für die Tarifierleichterungen des Bundes (41 Mio Franken), Erträge aus Ausstellungszügen, periodenfremde Erträge u.a.m.

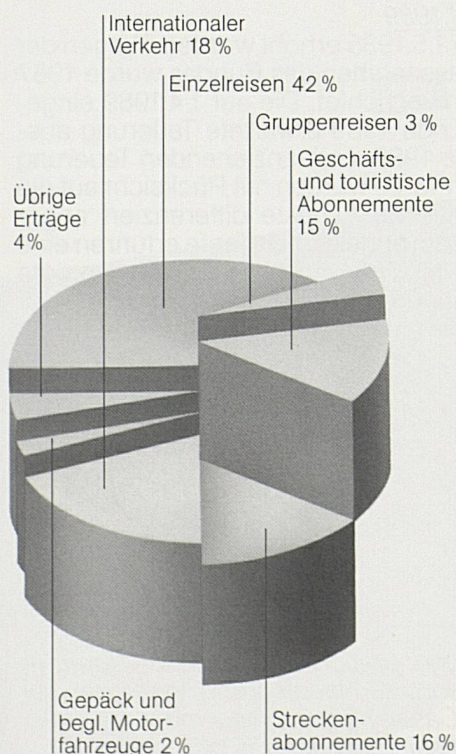
Personenverkehr

1989 steigerten die SBB ihren Ertrag aus dem Personenverkehr um 84,3 Mio Franken oder 6,6% auf 1370,1 Mio Franken. Dieses Ergebnis liegt 41,1 Mio Franken über dem Voranschlag von 1329 Mio Franken. Dazu trug etwa zu 70% die allgemeine Tarifierhöhung vom 1.4.1989 (Erhöhung 7,2%, pro rata 5,4%) bei. Einen positiven Beitrag leisteten zudem Neuerungen wie das verbesserte Fahrplanangebot und Änderungen im Fahrausweissortiment. Die Entwicklung bei den Einzelreisen verlief im Rahmen der Erwartungen. Die überdurchschnittliche Zunahme bei den Geschäfts- und touristischen Abonnements ist einerseits auf die Einführung des Generalabonnements «Plus», andererseits auf die intensive Verkaufsförderung bei den 1/2-Preis-Abonnements zurückzuführen. Nicht weniger als 1,8 Mio

Verkehrsertrag

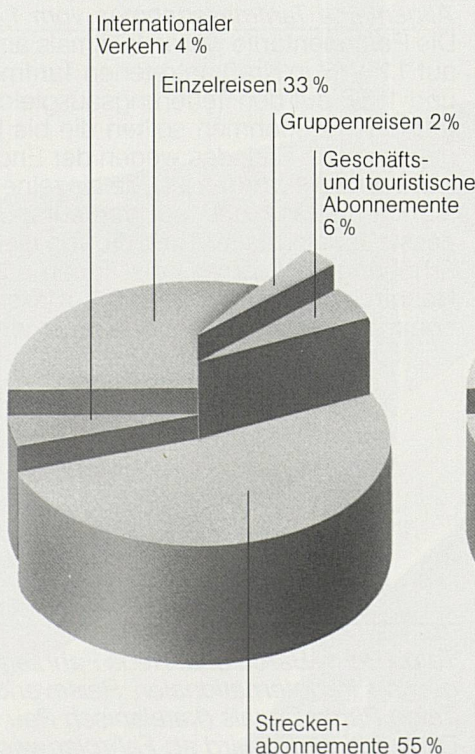
Verkehrsertrag

1370,1 Mio Franken



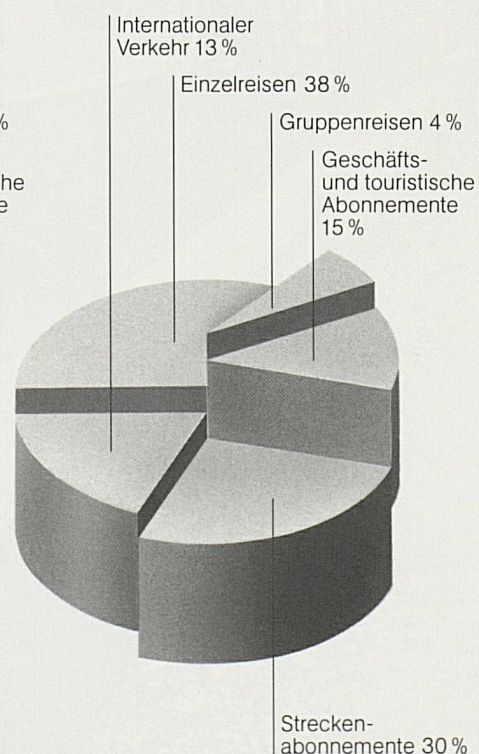
Verkehrsmenge

259,7 Mio Personen



Verkehrsleistung

11 034 Mio Personenkilometer



Reisende verfügten Ende 1989 über ein ½-Preis-Abonnement. Die unterdurchschnittliche Zunahme bei den Streckenabonnements resultiert u.a. aus der Verlagerung zu den Generalabonnements, insbesondere bei den Junioren. Im internationalen Verkehr wurde das Vorjahresergebnis um 8,6 Mio Franken übertroffen.

Verkehrsentwicklung

Die Tarifierhöhung wirkte sich nicht negativ auf die Verkehrsentwicklung aus, wurde doch 1989 das Spitzenergebnis des Vorjahres erneut leicht übertroffen. Die Verkehrsmenge erhöhte sich um 0,4 Mio auf 259,7 Mio Reisende. Die verkauften Verkehrsleistungen wuchsen um 230 Mio auf 11 034 Mio Personenkilometer. Die durchschnittliche Reiseweite stieg auf 42,5 km (+2%). Der Verkehrszuwachs entfiel vor allem auf den Freizeitbereich. Trotz Tarifierhöhung und Verlagerung zu Generalabonnements wurden die Vorjahreswerte bei den Einzelreisen sowie bei den Streckenabonnements praktisch erreicht.

Neuerungen im Personenverkehr

Verbessertes Fahrplanangebot ab 28.5.1989

Das nationale Fahrplanangebot wurde im Intercity-(IC-) und Schnellzugsverkehr um ca. 1% und im Regionalverkehr um ca. 2% erhöht. Qualitativ bessere Leistungen werden im internationalen Bereich angeboten. Zwischen Zürich und Mailand sowie Genf/Lausanne und Mailand verkehren die umgebauten Vierstromeinheiten (ex TEE II). Dadurch werden Fahrzeitgewinne bis zu 23 Minuten erzielt. Die neuen Eurocity-Züge (EC) «Raffaello» (Basel–Rom) und «Colosseum» (Frankfurt–Rom) werten das Fahrplanangebot nach Italien weiter auf. Der neue EC «Matterhorn» ergänzt das Angebot Richtung Deutschland. Die EC «Gottfried Keller» und «Schweizerland» verkehren neu zwischen Bern (statt Zürich) und München. Dies entspricht einem lang gehegten Wunsch der Stadt Bern. Seit Sommerfahrplan 1989 zirkuliert eine Talgo-Komposition als Hotelzug «Pablo Casals» zwischen Bern und Barcelona. Das Echo beim Publikum ist sehr positiv; die Frequenzen liegen über den Erwartungen. Ab 27. Mai 1990 verkehrt der Zug ab Zürich. Auf diesen Zeitpunkt werden Pauschalpreise für die ganze Strecke eingeführt.

Auto im Reisezug

Aufgrund des erfreulichen Vorjahresergebnisses wurde das Angebot nach Neapel erhöht und eine neue Verbindung Zürich Altstetten–Narbonne eingeführt. Im Verkehr mit Neapel stieg die Zahl der beförderten Autos um 6% und die der Reisenden um 14,6%. Zwischen Zürich Altstetten und Narbonne wurden insgesamt (Hin- und Rückfahrt) 1150 Autos und 3981 Reisende befördert.

Allgemeine Tarifmassnahmen vom 1.4.1989

Die Personentarife waren letztmals am 1.5.1985 erhöht worden. Wegen der auf 1.1.1987 in Kraft getretenen Tarifmassnahmen des Bundes wurde 1987 und 1988 auf den Teuerungsausgleich verzichtet. Die auf 1.4.1989 eingeführten Massnahmen sollten die bis Ende 1989 erwartete Teuerung ausgleichen, ein Ziel, das wegen der Ende 1989 stark anziehenden Teuerung nicht erreicht worden ist. Die einzelnen Tarife wurden mit Rücksicht auf die Marktakzeptanz und auf verkehrspolitische Aspekte differenziert angepasst. Der Normaltarif und die von diesem abgeleiteten Tarife erfuhren eine Erhöhung im Ausmass der Teuerung. Mit Rücksicht auf die ausgeprägte Nachfragesteigerung in der 1. Klasse wurde die Klassenspanne, ausgenommen bei den Generalabonnements, von 1:1,55 auf 1:1,6 erhöht.

Talgo Bern–Barcelona: Neue Fahrzeuggeneration bringt grossen Komfortgewinn im internationalen Reiseverkehr. Im Nachtsprung verbindet der Talgo Pablo Casals (katalanisch Pau Casals) die Schweiz mit Katalonien. Die Verbindung wird ab Fahrplanwechsel 1990 nach Zürich erweitert.

Talgo



RENADO



Generalabonnement «Plus» für Familien und Partner

Seit dem 1.4.1989 kaufen Familien Generalabonnemente (GA) nach der Formel: «Das erste GA zum vollen Preis, das zweite zur Hälfte, ab dem dritten Fr. 250.– oder Fr. 150.– für Junioren bzw. Kinder bis 16 Jahre». Neben andern Marketingmassnahmen im Bereich des GA führte vor allem die Einführung der Formel GA «Plus» zu einer aussergewöhnlich positiven Verkaufsentwicklung. So nahm die Zahl der Jahres-GA um 56% zu. Der Ertrag stieg um 34%.

Abonnementsverbund Genf

Seit dem 1. Januar 1989 besteht in Genf und damit erstmals in der Westschweiz ein Abonnementsverbund. Er erstreckt sich auf die SBB-Strecken La Plaine–Céligny und Genève–Genève-Aéroport sowie auf das ganze Netz des öffentlichen Verkehrs des Kantons Genf.

Swiss Travel System

Das Angebot für Touristen aus dem Ausland umfasst nebst dem «Swiss Pass» seit 1.1.1989 neu die «Swiss Card» (½-Preis-Abonnement für 1 Monat kombiniert mit Transfer ab Grenze oder Flughafen nach beliebigem Zielort und zurück) und das «Swiss Transfer Ticket» (nur Transfer). Der einfache Verkauf dieser Pauschal-Fahrausweise löste bei den ausländischen Verkaufsstellen eine grosse Resonanz aus. 1989 wurden weltweit gegen 40 000 «Swiss Cards» und 35 000 «Swiss Transfer Tickets» verkauft.

Zusammenarbeit mit der Swissair

- Fly-Rail-Baggage: Die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen SBB/KTU (konzessionierte Transportunternehmungen)/PTT und Swissair (SR) begann am 1.12.1979 mit der Aufnahme des Angebots «Fly-Gepäck» in das Sortiment. Heute gibt es zwei Arten von Gepäckservice Zug/Flug, die unter dem Titel «Fly-Rail-Baggage» zusammengefasst werden: Einerseits in der Richtung Schweiz–Ausland (= frühere Bezeichnung «Fly-Gepäck») mit der Möglichkeit der direkten Gepäckabfertigung ab 114 Schweizer Bahnhöfen nach allen ausländischen Flughäfen. Davon haben 1989 240 000 Reisende mit 285 000 Gepäckstücken Gebrauch gemacht; die Zahl der Gepäckstücke hat gegenüber 1988 um 5,3% zugenommen (über Zürich um 4,2%, Genf 9,4%, Basel 15,6%). Andererseits gibt es seit 1.12.1988 auch das Fly-Rail-Baggage Ausland–Schweiz, d.h. den direkten Gepäcktransport ab allen ausländischen Flughäfen nach der Bestimmungsstation in der Schweiz. Mit 50 000 Abfertigungen im ersten Jahr wurden hier die Erwartungen weit übertroffen. Erfreulich ist die praktisch hundertprozentige Zuverlässigkeit dieser Weltneuheit.
- Check-in am Bahnhof: Ausgabe der Bordkarte für SR-Flüge seit 1.5.1988 ab 3, seit 1.7.1988 ab 8 SBB-Bahnhöfen. Diese Dienstleistung wird 1990 weiter ausgebaut.
- Bahnhof Bern als IATA-Flugdestination: Ausgabe direkter Flugbillette nach Bern inklusive Bahnstrecke ab Zürich Flughafen oder Genève-Aéroport.

Pauschalarrangements

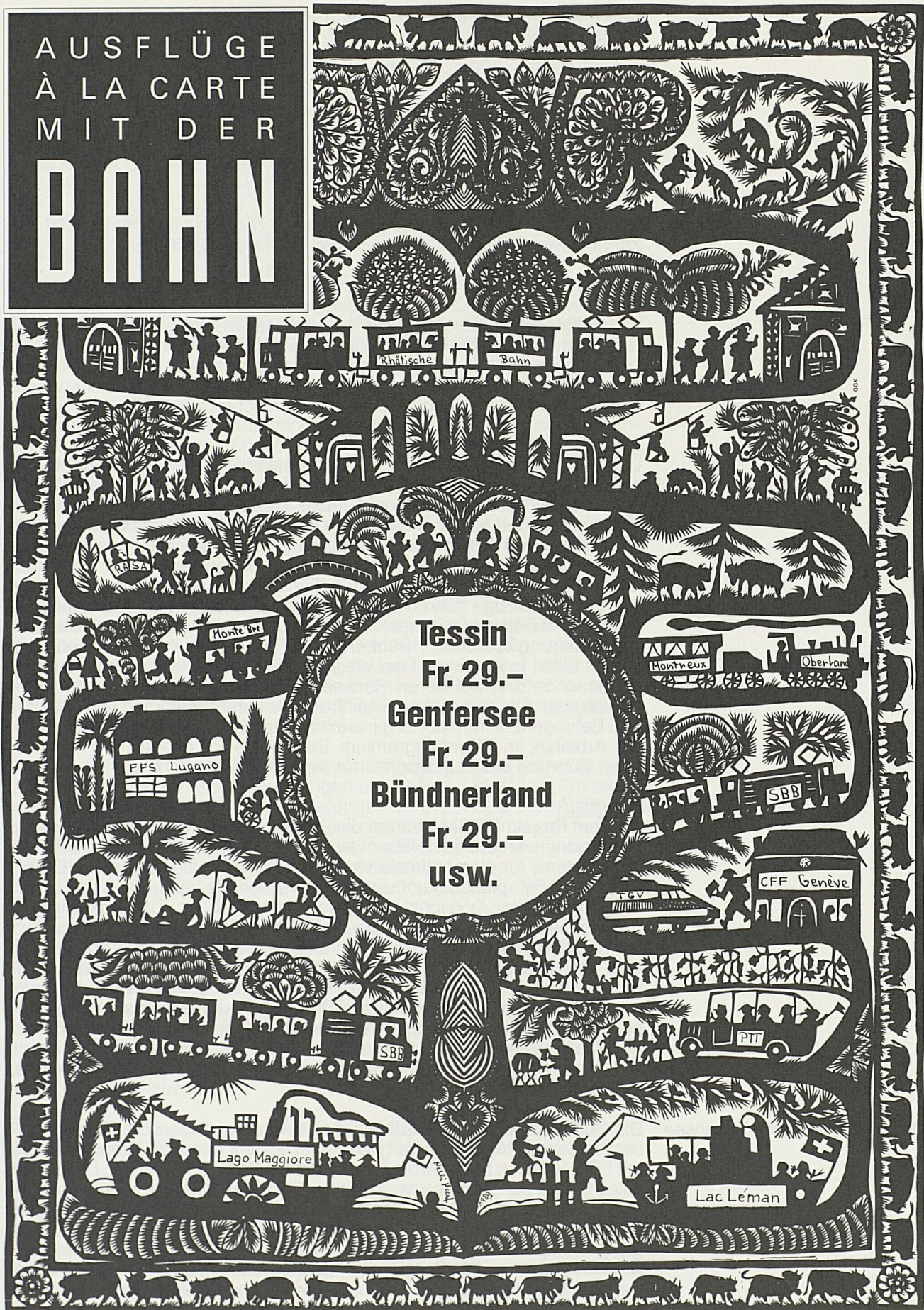
Dank gezielter Förderung und Aufnahme neuer Angebote konnte der Verkauf von Pauschalarrangements um 20% gesteigert werden. Das Angebot «Schweizer Städteplausch» erfuhr unter dem neuen Namen «Bahn+Hotel» eine Optimierung, wozu der neugestaltete Katalog erheblich beitrug. 1989 boten die Reiseveranstalter verschiedene neue Zug/Flug-Ziele als Pauschalarrangements in ganz Europa an, auf die der Markt positiv reagierte.

«Bahn aktiv»

Für eine bessere Durchdringung des Tourismusmarktes wurden 17 Freizeitangebote von zwei oder mehr Tagen unter dem Thema «Der Zug zum Abenteuer» zusammengestellt. Einige dieser neuen Angebote, so zum Beispiel «Rail & Sail auf dem Langensee», wurden exklusiv durch die SBB

Abonnemente weiterhin auf Erfolgskurs: Ende Dezember 1989 genossen über 1,8 Millionen Reisende die Vorzüge des Halbpreisabonnements. Weitere 37 000 treue Kunden besaßen sogar ein Generalabonnement.

AUSFLÜGE
À LA CARTE
MIT DER
BAHN



Oder zieht es Sie eher an ein anderes schönes Ziel, zum Beispiel an den Bodensee, in die Zentralschweiz oder ins Berner Oberland? Ganz egal, Sie brauchen nur ein 1/2-Preis-Abo (wer hat denn da noch keins?) und eine Tageskarte dazu. Dann können Sie den lieben langen Tag die SBB, fast alle anderen Bahnen und Bähnlein, Schiffe und Postautos benutzen wie mit einem

Generalabonnement. Das praktische Heftchen mit sechs übertragbaren Tageskarten kostet 170 Franken in 2. Klasse oder 270 Franken in 1. Klasse. Eine Tagesreise kommt somit in 2. Klasse auf maximal 29 Franken, in 1. Klasse auf 45 Franken. Am Bahnhof gibt es auch die unzähligen Reiseideen dazu. Sogar gratis.

organisiert und verkauft. Gesamthaft wurden 1989 mehr als 10 000 Arrangements abgesetzt.

Die Velo-Bahn

Der Velotransport wurde ab 1.4. 1989 wie folgt gegliedert:

- Standard-Angebot: normale Gepäck-Stückfracht von Fr. 7.- (Handling durch die Transportunternehmungen)
- Angebot Regionalzug: Velobillett zu Fr. 3.- (Ein-, Um- und Auslad durch die Reisenden)

Das seit 28.3.1988 gültige Mietvelokonzept bewährte sich auch 1989. Die Zahl der Vermietungen stieg auf über 100 000 (+26%).

Verkaufsförderung

Bei den Tageskarten zum Halbp reisabonnem ent ist es der Verkaufsförderung während der Sommermonate zu verdanken, dass trotz massiver Vorkäufe im März die Verkaufszahlen in den Folgemonaten im Vergleich zum Vorjahr nicht überproportional zurückgingen. Auf's ganze Jahr bezogen ergab sich ein Mehrertrag von 12%, obschon 1989 wegen der knappen Kapazitäten auf die Aktion «Zugvogel» verzichtet wurde.

Behinderte im öffentlichen Verkehr

Unter Führung der neuen Koordinationsstelle SBB für Behindertenfragen wurde in Zusammenarbeit mit Behindertenvertretern das «Behindertenkonzept SBB» erstellt. Kernpunkt dieses Konzepts ist die schrittweise Ausrüstung von rund 100 über das ganze Netz verteilten Stützpunktbahnhöfen mit technischen Hilfsmitteln für den Ein- und Auslad auch von schweren Elektrorollstühlen. Mehr als 100 Bahnhöfe verfügen bereits über Personenrampen. Alle IC- und die meisten Fernverkehrsschnellzüge sowie die Neuen Pendelzüge führen Reisewagen mit integriertem Rollstuhlteil. Bereits sind 600 solche Wagen im Umlauf. Für Behinderte wurde die Fahrvergünstigung liberalisiert. Sehbehinderte müssen für ihren Führnd kein halbes Billett mehr lösen. Eine Weltneuheit stellt die Mehrfahrtenkarte mit Blindencode dar, auf deren Rückseite die verbleibende Anzahl Fahrten ertastbar ist. Für den Aufbau einer Transportkette zusammen mit KTU, PTT und Behinderten-Transportorganisationen sind auf schweizerischer Ebene die Arbeiten im «Kontaktgremium Behinderte im öffentlichen Verkehr» unter Führung des Bundesamts für Verkehr angelaufen.

Informatik

Mit dem Projekt PRISMA bauen die SBB ein integriertes Informatiksystem im Personenverkehr auf. Neben dem Aufbau eines umfassenden Informationssystems für eine optimale Verkäuferunterstützung (1. Etappe: Einführung eines Fahrplanauskunftssystems) werden die Verkaufs- und Abrechnungsfunktionen möglichst vollständig informatisiert. Dadurch wird der Kundendienst am Schalter verbessert, der Telefonverkauf ausgebaut und die Direktansprache der Kunden zuhause ermöglicht. Zudem soll der Verkauf im Ausland über die elektronischen Systeme unserer Partner abgewickelt werden. Grosse Rationalisierungspotentiale werden mit der Realisierung einer informatikgestützten Reisezugwagen-Bewirtschaftung freigesetzt. PRISMA wird etappenweise unter Berücksichtigung der bestehenden Systeme verwirklicht und nutzt die Infrastruktur der Verkaufsgeräte, die im Rahmen des Konzeptes «Informatikgeräte für Bahnhöfe» bis Ende 1992 installiert werden.

Schiffsbetrieb auf dem Bodensee

Die Bodensee-Flotte der SBB hat die Rekordergebnisse des Jahres 1988 nochmals übertroffen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Gesamtzahl der mit SBB-Schiffen beförderten Reisenden um 3,1% auf 479 088. Davon entfallen 55,3% auf die gemeinsam mit der DB betriebene Verbindung der Reise- und Autofähre zwischen Romanshorn und Friedrichshafen. Die Anzahl Fährkurse hielt sich mit 8458 im Rahmen des Vorjahres (8431); zur Bewältigung von Spitzenfrequenzen wurden 128 zusätzliche Kurse mit Personenschiffen gefahren. Die Zahl der transportierten Fahrzeuge stieg um 13,2% auf 131 545. Im Ausflugs-, Rund- und Sonderfahrtenverkehr wurden 168 078 Passagiere gezählt (Vorjahr: 169 571).

	<u>1988</u>	<u>1989</u>	
Personenwagen, Busse	60 484	65 723	(+ 8,7%)
Lastwagen, Anhänger	15 557	16 724	(+ 7,5%)
Fahrräder, Mopeds, Motorräder	40 101	49 098	(+22,4%)

Entwicklung des Güterverkehrs 1989 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge		Mengen		Leistungen	
	Mio Fr.	%	Mio t	%	Mio tkm	%
SBB Cargo	1243,3	+ 5,4	50,8	+ 5,3	8162	+ 8,8
Cargo Rail	834,6	+ 4,1	41,1	+ 2,5	5962	+ 4,7
– Binnenverkehr	326,3	+ 2,5	18,5	+ 1,3	1788	+ 2,3
– Export	51,1	–	1,9	+ 0,1	300	– 0,9
– Import	222,4	+ 1,9	11,1	+ 0,6	1208	+ 3,9
– Transit	234,8	+ 9,5	9,6	+ 7,8	2666	+ 7,5
Cargo Combi	77,7	+ 26,7	8,2	+ 22,8	2021	+ 23,2
– Grosscontainer	45,1	+ 27,2	4,2	+ 27,7	905	+ 31,0
– Huckepack	32,6	+ 26,0	4,0	+ 18,0	1116	+ 17,6
Cargo Domizil	163,1	+ 1,5	0,9	+ 3,4	115	+ 3,6
Post	114,2	+ 8,0	0,6	+ 5,8	64	+ 6,8

Im Gesamtertrag von 1243,3 Mio Franken enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 53,7 Mio Franken an Nebenerträgen (Gebühren aus Sonderleistungen im Zusammenhang mit Cargo Rail und Cargo Domizil sowie die Erträge aus dem Lagerhausgeschäft).

SBB Cargo 1989

1989 war im Bereich des Güterverkehrs in mehrfacher Weise ein Ausnahmehjahr. Erstmals beförderten die SBB über 50 Mio t. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Anstieg des Transportvolumens um 5,3%. In allen Geschäftsbereichen konnten Zuwachsraten realisiert werden. Eine wesentliche Rolle spielte der Ausbau des kombinierten Verkehrs. Die Mengenentwicklung im Kombiverkehr lag wie im Vorjahr mit einer Steigerungsrate von über 20% an der Spitze, gefolgt vom Cargo-Rail-Transitverkehr mit 7,8%.

Verkehrsertrag und Mengenentwicklung

Erfreulicherweise stiegen die Erträge im gleichen Ausmass wie die Tonnage. Dank einem Wachstum von 5,4% gegenüber 1988 konnte die anvisierte «Schallgrenze» von 1200 Mio Franken deutlich übertroffen werden. Zu dieser überaus positiven Entwicklung trugen konsequent angepasste Abkommenspreise bei. Ferner profitierten die SBB trotz der weiterhin angespannten Konkurrenzsituation von der guten Konjunkturlage. Die internationalen Tarife wurden erhöht.

Der Aufwärtstrend bei der Mengenentwicklung ging einher mit einer markanten Zunahme der Verkehrsleistungen um 8,8% auf 8162 Mio Tonnenkilometer. Dies stellte höchste Anforderungen an die Produktion: So führte der Mangel an Lokomotivführern und Lokomotiven im In- und Ausland gelegentlich zu Kapazitätsengpässen. Weitere Erschwernisse ergaben sich aus Zöllner- und Eisenbahnerstreiks im Ausland.

Cargo Rail

Als bedeutendster Geschäftsbereich des Güterverkehrs konnte der Cargo-Rail-Verkehr 1989 weiter zulegen. Mit einer Zunahme von 7,8% auf 9,6 Mio t gingen dabei die stärksten Wachstumsimpulse vom Transitverkehr aus. Während Binnen- und Importverkehr mengenmässig mit 1,3 bzw. 0,6% geringfügig zunahm, stagnierte der Exportverkehr. Insgesamt transportierten die SBB im Cargo-Rail-Verkehr 41,1 Mio t, also 2,5% mehr als im Vorjahr. Die weiterhin anhaltende Hochkonjunktur begünstigte den Aufschwung im Transportvolumen; die gute Witterung wirkte sich besonders im Bausektor positiv aus.

Über zwei Drittel des gesamten Güterverkehrsertrages der SBB wurden mit Cargo Rail erzielt. Erfreulicherweise stiegen die Erträge stärker als die Tonnage.

Cargo Combi

Das Mengenwachstum von knapp 23% beim kombinierten Verkehr bestätigte den positiven Trend der Vorjahre. Eine aussergewöhnliche Steigerungsrate erzielten mit 27,7% die Transporte von Grosscontainern und Wechselaufbauten, die von der europäischen Bahntochtergesellschaft Intercontainer vermarktet werden.

Von insgesamt 135 000 Sendungen wurden beim Huckepackverkehr 42 000 Sendungen als «Rollende Autobahn», 73 000 Sendungen als unbegleitetes Transit- und 20 000 als unbegleitetes Import- und Exportgut befördert. Insgesamt ergab dies ein Volumen von 4 Mio t.

Noch stärker als die Menge wuchsen im kombinierten Verkehr die Erträge (+26,7%). Mit ein Grund war die Halbierung des sogenannten Gotthardrabatts auf Fr. 25.– je Sendung ab Mitte Jahr. Ende 1989 wurde dieser Rabatt, nachdem er seine Funktion als Einstiegshilfe in den kombinierten Verkehr erfüllt hatte, ganz aufgehoben.

Cargo Domizil

Auch Cargo Domizil befand sich 1989 dank der guten Konjunkturlage im Aufwind. Die beförderte Menge nahm um 3,6% zu. Die Strategie der selektiven Akquisition bei Cargo Rapid erhöhte den Ertrag. Insgesamt wuchsen die Erträge auf 163,1 Mio Franken an, was gegenüber dem Vorjahr eine Verbesserung um 1,5% bedeutet.

Neuerungen im Güterverkehr

Cargo 2000

1989 wurde die strategische Standortbestimmung im Güterverkehr abgeschlossen. Der Verwaltungsrat der SBB genehmigte die langfristige Angebotsstrategie «Cargo 2000», welche die zukünftige Marschrichtung festlegt. Es handelt sich dabei um eine klare Vorwärtsstrategie, die folgende Merkmale aufweist:

- Das Güterverkehrsangebot der SBB umfasst weiterhin eine komplette Angebotspalette: Neben den vorrangigen Angeboten in Ganzzügen und in kombinierter Technik wird sie nach wie vor ein Einzelwagen- und ein Stückgutangebot enthalten.
- Als neues Produkt im Güterverkehr wird in der Schweiz der Behältertransport in Linienzügen aufgebaut. Dies ist in den verkehrsstarken Gebieten eine echte Alternative zum Strassenfernverkehr, aber auch zum Streuverkehr in Einzelwagen. Linienzüge bedienen fest bezeichnete Zwischenstationen im Takt. Strassendomizildienste stellen die Haus-Haus-Zustellung der Behälter pünktlich und planmässig sicher. Ein Pilotbetrieb soll bis Anfang Juni 1991 auf der Verbindung Zürich–Renens aufgenommen werden.
- Die heutigen Produktionsformen werden zur Steigerung der Leistungsqualität und der Deckungsbeiträge überprüft und optimiert; dies gilt in erster Linie für den Einzelwagen- und den Stückgutverkehr.
- Da die Informatik auch für die Bahnen zu einem Erfolgsfaktor geworden ist, wird sie sowohl im Angebots- wie im Produktionsbereich gezielt gefördert.
- Die Variantenrechnungen zeigen, dass mit der langfristigen Optimierung von Angebot und Produktion erhebliche Verbesserungen der Rechnungsergebnisse möglich sind.

Europäisches Produktmanagement Güterverkehr

Im Rahmen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) definierten die europäischen Bahnen eine Grundstrategie für den internationalen Güterverkehr. Damit bereiten sie sich auf die bevorstehende Liberalisierung und auf den Transportmarkt des 21. Jahrhunderts vor. Die Bahnen wollen besser zusammenarbeiten, um gemeinsam am Markt zu bestehen. Aus der Grundstrategie wurden für die einzelnen Produkte – Wagenladungen, kombinierte Ladungen, Kleingut und Logistik – Produktstrategien abgeleitet. Die Umsetzung erfolgt in sogenannten Angebotsverbänden. Diese Gremien weisen bi- und multilateralen Charakter auf, je nach Bedeutung des Quell-Ziel-Verkehrs in den einzelnen Länderverbindungen. Bis 1988 wurden zehn Angebotsverbände gegründet; 1989 kamen zwei weitere dazu.

Eine weitere Konkretisierung dieser verstärkten Zusammenarbeit ist die Bildung von Qualitätszügen mit dem Qualitätsbegriff «EurailCargo», die sich vor allem durch Regelmässigkeit und Zuverlässigkeit auszeichnen werden. «EurailCargo» wird gezielt vermarktet. Eine erste Phase wird mit dem Fahrplanwechsel im Sommer 1990 verwirklicht.

Zusammenarbeit Schiene/Strasse: Das Abrollcontainer-Transportsystem (ACTS) ist ein flexibles System für den Gütertransport von Haus zu Haus. In nur Minuten können Container vom Bahn- auf den Lastwagen transferiert werden.



55

Sihlbrugg

31 RIV
85 SBB-CFF
3910006-1
Rs

A B C
S140m (48m) 58m

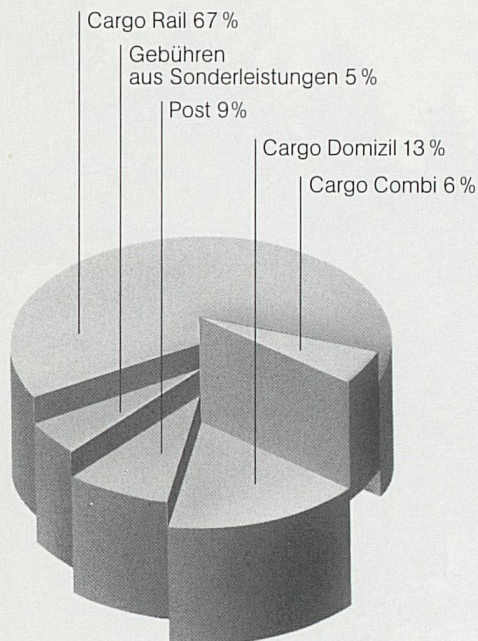
S10
111

Max. GP-A
MAX. 55T

m	-	1
a	2	22.3
b	5	35.3
c	9	36.4
d	15	44.5
e	18	56.2

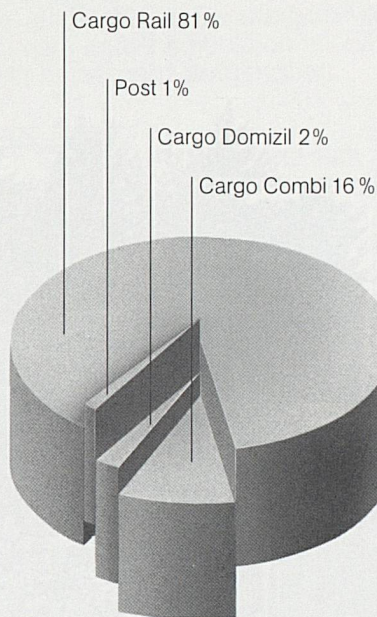
Verkehrsertrag

1243,3 Mio Franken



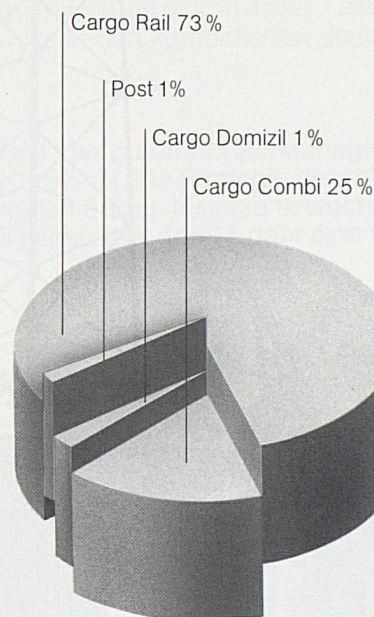
Verkehrsmenge

50,8 Mio Tonnen



Verkehrsleistung

8162 Mio Tonnenkilometer



«Garantie Cargo» ist das Markenzeichen für die Zuverlässigkeit der Güterbahn im Verkehr mit Frankreich, Österreich und der Bundesrepublik. Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1989 wird «Garantie Cargo» ausschliesslich individuell, d.h. kundenbezogen angeboten. Das erlaubt, auf die jeweiligen Kundenbedürfnisse spezifisch einzugehen.

Für die effiziente Bearbeitung spezifischer Märkte werden Interessengemeinschaften zwischen den betroffenen Bahnen gegründet. Die erste Interessengemeinschaft zum Transport fabrikneuer Autos wurde bereits 1989 konstituiert und wird voraussichtlich Mitte 1990 in Kraft treten.

Cargo Rail

In Basel und Buchs unterhalten die SBB mit den Nachbarbahnen gemeinsame Informationsstellen («Binômes»). Am 6. November eröffneten sie mit den Italienischen Staatsbahnen (FS) ein weiteres Verbindungsbüro in Domodossola. Diese Stellen unterstützen die Verkäufer in ihrer kommerziellen Tätigkeit und tragen dazu bei, die Leistungsqualität zusammen mit den Partnerbahnen zu verbessern.

Gemeinsam mit FS und Spediteuren wurden in Norditalien mehrere Umschlagsplattformen aufgebaut und in Betrieb genommen. Neben dem konventionellem Umschlag Schiene/Strasse werden Dienstleistungen wie Zollfreilager und Kommissionierung angeboten.

Durch Verträge mit Spediteuren in Grossbritannien und Belgien wurde die internationale Zusammenarbeit intensiviert. Für Transporte von und nach Italien gilt seit dem 1. Juli ein weitgehendes Ermächtigungsabkommen zwischen SBB und FS.

Die farbige Broschüre «Güterwagen. Für jedes Gut den passenden Wagen» erschien Ende November 1989. Sie enthält die wichtigsten Angaben über das Güterwagenangebot.

Aufgrund der geringen Teuerung wurde der Binnentarif auf 1.1.1989 nicht angepasst. Dagegen mussten auf 1.7.1989 die direkten internationalen Tarife währungsbedingt angehoben werden.

Cargo Combi

Von grosser Bedeutung für den kombinierten Verkehr durch die Schweiz ist der Entscheid des Bundesrates vom 24.10.1989, die Huckepack-Kapazitäten an Gotthard und, bei Verzicht der EG auf einen 40-t-Strassenkorridor, auch am Lötschberg/Simplon auszubauen.

Im Grosscontainertransit wurden drei wöchentlich zwischen Dänemark/Belgien/Bundesrepublik und Italien verkehrende Zugspaare eingeführt.

Cargo Domizil

Die Schliessung oder Verlegung von vier Regionalzentren straffte den internen Produktionsablauf von Cargo Domizil. Die dadurch verkürzten Transportfristen erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit.

Das Angebot im internationalen Verkehr wurde weiter ausgebaut:

- Ein IC-Kurierdienst, wie er bereits im Verkehr mit der Bundesrepublik besteht, verbindet seit 1.7.1989 die Schweiz mit Österreich.
- Neu werden Haus-zu-Haus-Transporte mit Luxemburg und Spanien offeriert.
- Im Verkehr mit Skandinavien ist das Fahrplanangebot verbessert worden.

Neu eingeführt wurden die umweltfreundlichen Mehrwegverpackungen «Collico» für Sendungen mit Cargo Domizil und Cargo Rapid. Diese Transportgeräte werden vermietet; sie eignen sich für alle Bedürfnisse der Transportlogistik.

Logistik

Das Abrollcontainer-Transportsystem (ACTS), ein Be- und Entladesystem, welches in Zusammenarbeit mit privaten Transportfirmen entwickelt worden ist, wurde einer breiteren Öffentlichkeit vorgeführt. Es erlaubt einen rationellen Güterumschlag Schiene/Strasse und ist unabhängig von stationären Einrichtungen und Gleisanschlüssen.

Seit der Gründung im Dezember 1988 sind 55 Aktionäre der ACTS AG beigetreten. Über 50 Strassentransporteure garantieren in der ganzen Schweiz Anfangs- und Endtransporte zum nächstgelegenen Bahnhof. Die ACTS AG fördert, organisiert und koordiniert den zweckmässigen Einsatz von Abroll-Containern. Seit Anfang Jahr besteht die Möglichkeit, solche Behälter zu mieten. Mit einem Transportvolumen von rund 200 000 t (+40%) stiess ACTS bei den Güterkunden auf grosses Interesse.

Informatik

Der Verwaltungsrat der SBB bewilligte im Juli einen Projektkredit von 30 Mio Franken für die Realisierung des Cargo-Information-Systems (CIS). Das System soll den gesamten Transportablauf von der Bestellung einer Sendung bis zur Abrechnung optimal steuern. CIS ermöglicht dem Bahn-güterkunden eine lückenlose Überwachung seiner Transporte.

Im internationalen Güterverkehr beteiligten sich die SBB an zukunftsweisenden Projekten wie Hermes PPS (Internationales integriertes Produktionsplanungs- und Steuerungssystem) und Docimel (Elektronischer Frachtbrief) sowie an der Übernahme des harmonisierten Systems des Zollrats für eine international einheitliche Güternomenklatur.

Mit dem Mehrangebot ab Mai 1987 waren die Kapazitätsgrenzen weitgehend erreicht worden. Deshalb stand der Fahrplanwechsel 1989 primär im Zeichen der Konsolidierung. Mit 1,5% Mehrleistungen konnten dennoch punktuelle Verbesserungen erzielt werden.

1989 führten die SBB 9200 Extra- und Entlastungszüge, davon 7000 im nationalen und 2200 im internationalen Verkehr. Dies sind, namentlich wegen des Lokpersonal-mangels, rund 2100 Züge weniger als im Vorjahr.

Die massierte Zahl von Baustellen besonders im Bereich der S-Bahn Zürich, der sprunghaft gestiegene Güterverkehr, die allgemeine Personalknappheit sowie die kontinuierliche Zunahme der Passagierzahlen führten zu Kapazitätsengpässen, die sich ungünstig auf den Betriebsablauf und die Pünktlichkeit der Reisezüge auswirkten. Diese Entwicklung zeigt, dass ohne die dringend notwendigen Ausbauten weitere Angebotsverbesserungen im Reiseverkehr kontraproduktiv wirken würden. Die nächsten Fahrplanperioden müssen im Zeichen einer noch besseren Koordination zwischen Bautätigkeit und Betriebsleistungen stehen.

Produktion
Personenverkehr

Elektronische Platzreservierung

Die Zahl der Platzreservierungen auf der EPR-Anlage SBB war mit 3 333 604 Sitz-, Liege- und Bettplätzen um 29% höher als im Vorjahr. Davon entfallen rund 118 000 reservierte Plätze auf das Angebot RhB/FO/BVZ (Glacier- und Bernina-Express), welches seit Ende September 1988 in der EPR-Anlage gespeichert ist und durch die RhB bewirtschaftet wird.

Neben dem erwähnten Anteil der RhB-Reservierungen ist die Zunahme der gebuchten Plätze zum Teil dadurch zu erklären, dass mit der Einführung neuer EC-Züge ab Fahrplanwechsel Sommer 89 (Pablo Casals, Matterhorn, Raffaello) vermehrt ab ausländischen Einsteigebahnhöfen im SBB-Angebot reserviert wurde und die Reservierungsgewohnheiten der Reisenden im allgemeinen zugenommen haben.

Dank Programmausbauten im Verlaufe des Jahres können neu auch folgende Abteilarten in Zügen/Schiffen mit entsprechendem Angebot über Schaltergeräte reserviert werden: WL-Grande Classe, Rollstuhl (in EC-Zügen nach Deutschland), TWEN (Liegewagen ohne Wäsche und Betreuung), Panoramawagen und Jetfoil (Tragflügelboot Ärmelkanal).

Reisegepäck

Abhol- und Zustelldienst (mit Taxi) für Reisegepäck: Diese in 19 Städten angebotene Dienstleistung wurde 1989 11 278mal beansprucht (1988 = 6933 Aufträge).

Güterverkehr 1989 wurden insgesamt 50,8 Mio Nettotonnen transportiert. Das entspricht einem Zuwachs von 5,3% gegenüber dem Vorjahr.

Im Verkehr ab und nach den Rheinhäfen beförderten die SBB 5,6 Mio t (+2,53%). Davon entfallen 5,0 Mio t (90,1%) auf die bahnseitigen Hafenauf- und abfahrten. Zugenommen haben die Transitlasten, siderurgische Produkte und flüssige Treib- und Brennstoffe, abgenommen haben Kohle sowie Getreide und Futtermittel.

Im programmierten Verkehr wurden 28,3 Mio Bruttotonnen (+5,2%) mit 29 042 Zügen befördert; das entspricht einer mittleren Auslastung pro Zug von 975 Brt (-2,0%). Den grössten Anteil an diesem Verkehr weisen auf: Huckepack 9268 Züge (+19,8%), flüssige Brennstoffe 5662 Züge (-6,7%), Grosscontainer 2501 Züge (+35,4%), Kies 2500 Züge (+2,1%), Autos 2182 Züge (+12,1%), Zuckerrüben 1075 Züge (+12,3%).

Liegenschaften und kommerzielle Nutzung

Das Jahr 1989 war im Bereich Liegenschaften und kommerzielle Nutzung (LN) geprägt vom Abschluss verschiedener organisatorischer Aufgaben und von der Vorbereitung künftiger Realisierungen.

Die personelle Situation hat sich verbessert. Mit dem Abschluss der Ämterklassifikation konnten gleichzeitig Aufbau und allgemeine Organisation von LN festgelegt werden.

Der Spartenertrag erreichte 156,8 Mio Franken (+9,1% gegenüber 1988). Das Ergebnis wurde erstmals über das eigene Immobilien-Bewirtschaftungs- und Informationssystem IBIS abgerechnet.

Ein Grundsatzpapier «Bodenpolitik SBB» legt die Richtlinien für die Tätigkeiten der Unternehmung im Immobilienbereich fest. Weiter haben die SBB in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumplanung einen Leitfaden «Planen mit der Bahn» entworfen, der im Frühjahr 1990 publiziert wird. Im Bereich der Investitionsfinanzierung sind die Grundlagen für alternative langfristige Mittelbeschaffungen (z.B. Projektfinanzierungen) erarbeitet worden. Dabei wird gemeinsam mit dem Bund die Möglichkeit besonderer Investitionskredite für absolut rentable Drittnutzungsvorhaben geprüft. Das Instrumentarium für eine systematische und erfolgsorientierte Liegenschaftsbewirtschaftung wurden erweitert. Hier sei als Beispiel die EDV-Projektkartei «LINUS» erwähnt. Schliesslich wurde eine wichtige Schnittstelle, die Wirtschaftlichkeitsbeurteilung von Immobilien, bereinigt.

Beispiele der Promotionstätigkeit:

- Beginn der Bauarbeiten für die Informatik-Schulungsräume im Bahnhof Bern.
- Studienauftrag an sechs Architekten über die Möglichkeiten der Nutzungsverdichtung und der Verbesserung der Fussgängerverbindungen im Bereich des Personenbahnhofs Bern.
- Ausbau des Ladengeschosses «Museumsbahnhof» im Bahnhof Zürich.
- Vorbereitung des Wettbewerbsprogramms für das im Bereich des Zürcher Hauptbahnhofs liegende Röntgenareal.
- In Morges, Cham, Zug (Überarbeitung), Baden und Rapperswil/SG wurden Wettbewerbe durchgeführt. Nach Überarbeitung des Wettbewerbes Uster steht das Projekt vor der Baueingabe. Die Areale der SBB im Bereich des Güterbahnhofs Bern-Weyermannshaus (Murtenstrasse und Steigerhubelstrasse), in Thörishaus, Gland, Luzern/Eichmatt, Olten Hammer, Solothurn West, Zürich Altstetten und Goldach waren Gegenstand von Überbauungsstudien bzw. Gestaltungsplänen.
- Baueingabe für das neue Verwaltungsgebäude der SBB in Zollikofen.

Im Anschluss an die beiden Hypothekarzins erhöhungen wurden die Mietzinse angepasst. Im Bereich Liegenschaftsbewirtschaftung haben die SBB zudem ein Vertragswerk erarbeitet, welches für die vier Arten Mietverträge (Wohnungen, Geschäftsräume, Lager und Parkplätze) je ein für die ganze Schweiz einheitlich gültiges Vertragsformular bereitstellt. Auch die Mietzinserhöhungen können künftig auf einem von 24 Kantonen genehmigten einzigen Formular durchgeführt werden. Weiter ist das Bahnhofshop-Konzept in Angriff genommen worden. Das Konzept sieht vor, in den nächsten vier Jahren auf dem Areal verschiedener Bahnhöfe 25 Läden einzurichten. Die Vermietung der Ladenflächen im Bahnhof Stadelhofen ist abgeschlossen, jene im Zürcher Hauptbahnhof weit fortgeschritten. In diesem Zusammenhang hatten sich die SBB mit Anständen zum Nebenbetriebsstatus dieser Läden auseinanderzusetzen. Zahlreiche Vertragserneuerungen wurden im Bereich Bahnhofrestauration durchgeführt. Unter anderem wurde mit dem Übergang zur Rohbaupacht eine Verbesserung in den Grossbetrieben Genf und Bern erzielt.