Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1987)

Rubrik: Marketing und Produktion

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

Marketing und Produktion

Verkehrsmarkt Schweiz

Kennzahlen des Verkehrsmarktes 1987			Veränderung zu 1986 in %
Nationalstrassennetz	geplant	1852 km	0
	in Betrieb	1451 km	+ 3,0
Motorfahrzeugbestand	Auto	2,7 Mio	+ 2,0
	Last- und Lieferwagen	217 750	+ 5,5
	Gesellschaftswagen	11 027	+ 2,8
Motorisierungsgrad	PW pro 1000 Einwohner	416	+ 1,5
Güterumschlag Rheinhäfen		8,080 Mio t	– 10,1
Tourismus	Logiernächte total	33,9 Mio	+ 0,3
	Schweizer	14,3 Mio	+ 0,7
	Ausländer	19,6 Mio	0
	davon aus den USA	2,3 Mio	+ 8,7

Der Motorfahrzeugbestand erhöhte sich weiter, wenn auch im Vergleich zum Vorjahr verlangsamt. Beträchtliche Zuwachsraten waren bei den Lastwagen zu verzeichnen. Der schweizerische Fremdenverkehr durchlief eine Phase der Stagnation. Trotz gesamthafter Zunahme der Importe nahmen der Rheinverkehr und der Güterumschlag in den Rheinhäfen ab; der Bahnanteil bei den Abfuhren betrug 65% gegenüber 64% im Vorjahr.

Personenverkehr

Entwicklung des Personenverkehrs 1987 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge Mio Fr.	%	Mengen Mio Pers.	%	Leistungen Mio Pkm	%
Total Personenverkehr	1262,3	+ 4,6				
Beförderung von Personen	1234,6	+ 4,7	257,6	+12,7	10 680	+14,5
– Binnenverkehr	951,5	+ 1,4	248,7	+13,0	9 171	+16,3
Einzelreisen	547,1	– 2,6	88,4	+ 9,2	4 121	+16,4
Gruppenreisen	44,1	– 0,7	6,2	– 3,5	520	– 1,9
Geschäfts- und tourist. Abonnemente	168,2	+20,4	12,0	+16,5	1 382	+29,0
Streckenabonnemente und Mehrfahrtenkarten	192,1	– 0,4	142,1	+16,1	3 148	+14,7
– Internationaler Verkehr	238,8	+ 0,8	8,9	+ 5,9	1 509	+ 4,9
Gepäck	22,5	– 0,4				
Begleitete Motorfahrzeuge (inkl. Verbilligungsbeitrag des Bundes)	5,2	+11,9				

Unter «Beförderung von Personen» enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 44,3 Mio Franken «übrige Erträge»; darunter fallen die Ausfallentschädigung für die Tariferleichterungen des Bundes (40,7 Mio Franken), Erträge aus Ausstellungszügen, periodenfremde Erträge u.a.m.

Verkehrsertrag

1987 steigerten die SBB ihren Ertrag aus dem Personenverkehr um 55,6 Mio Franken auf 1262,3 Mio Franken. Dieses Ergebnis liegt leicht über dem Voranschlag von 1261 Mio Franken. Das Ziel wurde erreicht dank zahlreichen durch die SBB 1987 eingeführten Neuerungen; dazu gehören u.a. das verbesserte Fahrplanangebot ab 31.5.1987, die Änderungen im Fahrausweissortiment ab 1.1.1987 und 31.5.1987 sowie die Erneuerungskampagne für das ½-Preis-Abonnement ab November 1987. Zu erwähnen ist auch die Ausfallentschädigung von 40,7 Mio Franken für die Tariferleichterungen des Bundes.

Wegen der Tariferleichterungen ab 1.1.1987 sind die Einzelergebnisse nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Bei den Einzel- und Gruppenreisen bewirkte die massive Verlagerung zu Billetten zum halben Preis einen stärkeren Ertragsrückgang als erwartet. Das sehr gute Ergebnis der Geschäfts- und touristischen Abonnemente ist dem Verkaufserfolg der ½-Preis-Abonnemente, der Attraktivierung des Generalabonnements sowie der Ertragsverdoppelung bei den Tageskarten zuzuschreiben. Bei den Streckenabonnementen ergaben sich Mindererträge von 6,5 Mio Franken, bei den Mehrfahrtenkarten Mehrerträge von 5,7 Mio Franken.

Verkehrsentwicklung

Im Berichtsjahr, als «Jahr des Personenverkehrs» deklariert, nahmen die Reisenden die Leistungen der SBB mehr denn je zuvor in Anspruch. Die Verkehrsmenge nahm um 29 Mio auf 257 Mio Personen zu; sie übertrifft sogar das Spitzenresultat des Expo-Jahres 1964 (248 Mio). Die verkauften Verkehrsleistungen stiegen um 1355 Mio auf 10 680 Mio Personenkilometer und liegen über der Höchstmarke von 1985 (9381 Mio). Im Binnenverkehr belebten das ½-Preis-Abonnement und das bessere Fahrplanangebot die Nachfrage, namentlich im Fernverkehr. Bei den Geschäfts- und touristischen Abonnementen ist die Zunahme vor allem der Verkaufssteigerung bei den Tageskarten (insbesondere Probiertageskarte im November/Dezember) zuzuschreiben. Die Verbilligung der Jahresabonnemente und die Liberalisierung des Bezugs für Jugendliche steigerten die Nachfrage bei den Streckenabonnementen.

Neuerungen im Personenverkehr

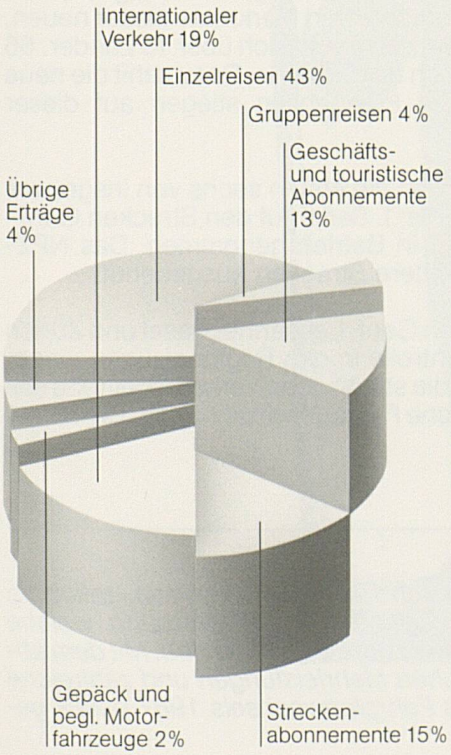
Das neue ½-Preis-Abonnement zu 100 Franken: Die intensive Verkaufsförderungskampagne mit Francesco Borromini, dem Mann auf der Hundertfrankennote, als Zugpferd trug dazu bei, dass innert Jahresfrist rund 1,38 Mio Schweizerinnen und Schweizer das neue ½-Preis-Abonnement kauften. Dieses Ergebnis übertraf das hochgesteckte Ziel von 1 Mio Abonnementen bei weitem. Um diesen Erfolg zu halten, wurden Ende 1987 zwei Aktionen lanciert:

1. Jeder Kunde, der sein ½-Preis-Abonnement ohne Unterbruch nach Ablauf der Geltungsdauer erneuert, erhält einen 13. Monat geschenkt. Diese Aktion läuft bis zum 30.11.1988.

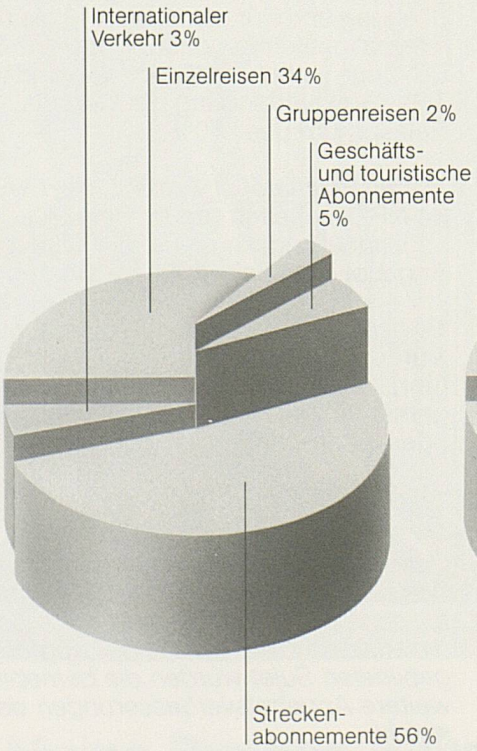
2. Jeder Inhaber eines ½-Preis-Abonnements konnte bis zum 31.12.1987 eine Tageskarte für zehn Franken kaufen. Die Aktion bezweckte, die noch relativ geringe Bekanntheit der Tageskarte zu steigern. Über 800 000 Kunden machten von diesem Angebot Gebrauch.

Pendlerabonnemente und Mehrfahrtenkarten (MFK): Seit dem 1.1.1987 werden Streckenabonnemente für Jugendliche (bisher für Schüler, Lehrlinge und Studenten; neu für alle Jugendlichen bis 25 Jahre) und für Erwachsene ausgegeben. Die Abonnemente sind für die Geltungsdauer 1 Jahr, 1 Monat oder 7 Tage erhältlich. Der Ertragszunahme bei den Jahresabonnementen von 37 Mio Franken steht ein Rückgang von 43,5 Mio Franken bei den Monatsabonnementen gegenüber.

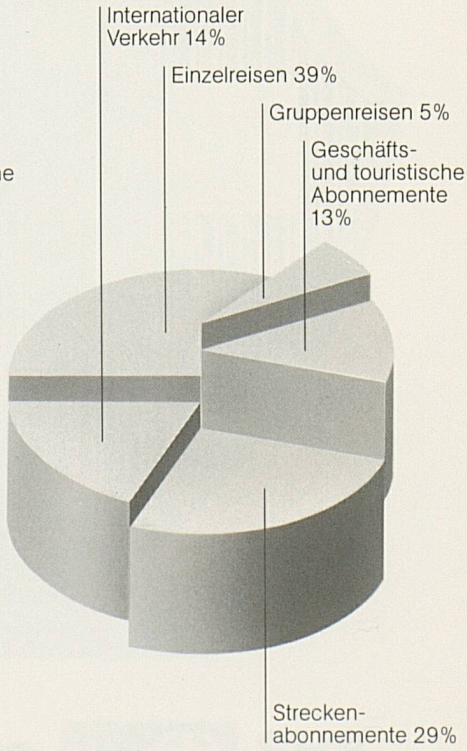
Verkehrsertrag
1262,3 Mio Franken



Verkehrsmenge
257,6 Mio Personen



Verkehrsleistung
10 680 Mio Personenkilometer



Seit dem 31.5.1987 ersetzen vier Sorten unpersönlicher MFK (für Erwachsene, Jugendliche, Kinder und ½-Preis-Abonnenten) die persönlichen Abonnemente für 5 oder 10 Hin- und Rückfahrten. Die MFK sind auf einer bestimmten Strecke für 12 einfache Fahrten gültig und vor Antritt der Reise am Automaten zu entwerten. Die Verkäufe der MFK konnten gesteigert werden (Juni–Dezember +98%).

Generalabonnement (GA): Das Generalabonnement ist seit dem 31.5.1987 attraktiver. Neu erhalten nebst Damen ab 62 und Herren ab 65 Jahren auch Junioren von 16–25 sowie Ehegatten von GA-Besitzern ihr Jahres-Generalabonnement zum ⅔-Preis. Für Kinder von 6–16 und Hunde wurde das GA zum ½-Preis eingeführt. Die zielgruppengerechten Angebote führten dazu, dass sich die nach der Einführung der Tariferleichterungen des Bundes rückläufigen Verkaufszahlen wieder positiv entwickelten.

Seit dem 31.5.1987 ist das GA auch auf allen Linien der PTT gültig, und auf den 1.1.1988 wurde der Geltungsbereich auf eine ganze Anzahl weiterer Bahn- und Automobilunternehmungen ausgeweitet.

Flughafenlinie Genf: Seit dem 31.5.1987 ist der Genfer Flughafen an das Schweizer Schienennetz angeschlossen. Der Bahnhof Genève-Aéroport wurde zum Anfangs- und Endpunkt der Genf berührenden IC- und Schnellzüge. Über 100 Zugspaare verbinden täglich das Zentrum der Calvinstadt mit dem Flughafen. Die durchschnittliche Tagesfrequenz betrug in den ersten Monaten über 4100 Reisende, was jährlich rund 1,5 Mio Reisenden entspricht.

Fahrplan P87: In den 12% Mehrleistungen, die der neue Fahrplan anbietet, sind u.a. die folgenden wichtigen Neuerungen enthalten:

- Stündliche IC-Züge Genève-Aéroport–Biel mit Umfahrung von Lausanne (Zeitgewinn rund 25 Minuten). Weiterführung als Schnellzüge im Stundentakt nach Basel oder Romanshorn.
- Halbstundentakt Basel–Zürich. Die Züge zur halben Stunde verkehren über den Hauenstein mit neuem Halt in Aarau.
- Stündlich direkte IC-Züge Basel–Bern–Interlaken oder Brig.
- IC-Halbstundentakt Bern–Zürich zu den verkehrsstärksten Zeiten.
- Neue Züge für Nachtschwärmer (z.B. Basel/Zürich–Bern und umgekehrt) und Frühaufsteher (u.a. Biel–Zürich Flughafen, Bern–Genf).
- Schliessung des Stundentaktes auf den meisten Regionalzugslinien.
- Direkte Wochenendverbindungen Genf–Tessin und Schaffhausen–Chur.
- Täglich fünf direkte Zugspaare Lugano–Locarno.

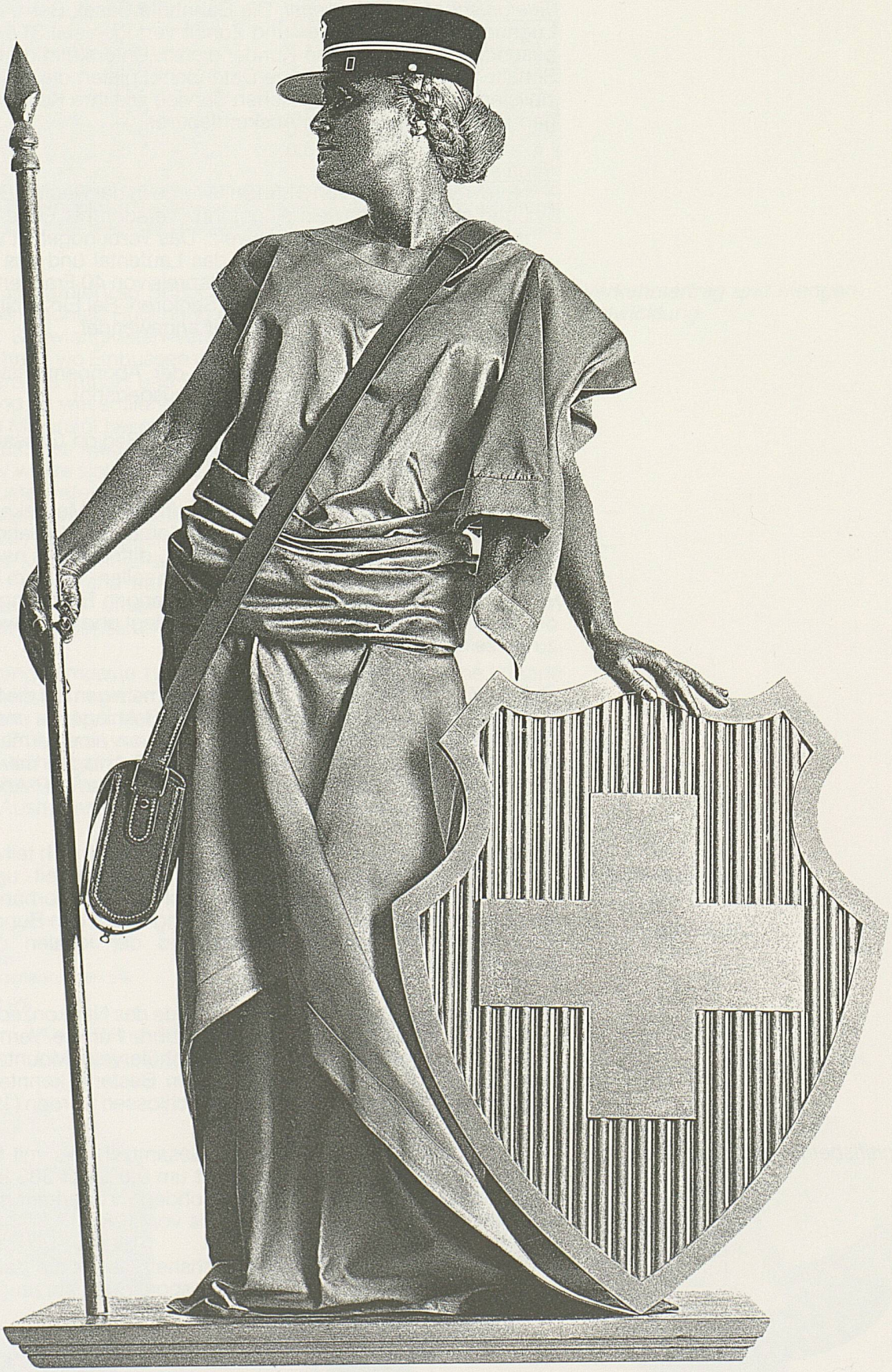
Eurocity: Strenge Anforderungen an Komfort, Reisegeschwindigkeit, Verpflegung und Pünktlichkeit sind die markantesten Merkmale dieser neuen, internationalen Zuggattung. Das EC-Netz erstreckt sich über 13 Länder. 66 EC-Züge verkehren täglich von und nach der Schweiz. Dazu zählt die neue TGV-Direktverbindung Bern–Paris. Die Frequenzen stiegen auf dieser Relation um über 50%.

Neues Rollmaterial: Am 31.5.1987 wurden die ersten sechs von insgesamt 34 NPZ-Einheiten (neuer Pendelzug) der 1. Serie auf den Strecken Genf–Lausanne und Thun–Freiburg/Laupen in Betrieb genommen. Das NPZ-Angebot wird Schritt für Schritt auf weitere Strecken ausgedehnt.

Selbstkontrolle: In den Agglomerationen Genf, Lausanne, Basel und Zürich wurde auf den 31.5.1987 die Selbstkontrolle in den Regionalzügen eingeführt. Ein Stichprobeverfahren, wie es die städtischen Verkehrsbetriebe seit geraumer Zeit kennen, ersetzt die übliche Fahrausweiskontrolle. Die bisherigen Erfahrungen sind positiv.

Helvetia macht zugkräftige Werbung
Wie schon im Vorjahr Borromini setzte sich 1987 auch «Helvetia» tatkräftig für den öffentlichen Verkehr ein – so wollte es die SBB-Werbung, welche die Mütze und die Tasche des Zugführers zum Leitmotiv erhob. Mit dem abgebildeten Sujet wurden die betrieblichen Mehrleistungen und zahlreiche weitere Angebotsverbesserungen des Fahrplanwechsels 1987 publik gemacht.

Jetzt hat die Schweiz mehr Zug denn je.



Meine Bundes-Bahn. SBB

Jahreskursbuch: Das Kursbuch erschien erstmals als Jahresausgabe in drei Bänden (Bahnen und Schiffe, Autolinien, Auslandverbindungen). Das neue Imprimat wurde zum Bestseller des öffentlichen Verkehrs, mussten doch zwei Nachdrucke bis zu einer Gesamtauflage von nahezu 400 000 Exemplaren in Auftrag gegeben werden.

Telefonischer Kundendienst: Die Bahnhöfe Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen und Zürich verfügen seit 31.5.1987 über einen besonderen telefonischen Kundendienst. Unterstützt durch elektronische Schaltergeräte und eine neue Datenbank, bieten die Reiseverkehrs-Spezialisten am Telefon den gleichen Service wie ihre Kolleginnen und Kollegen an den Schaltern der Auskunftsbüros.

Tarifverbunde:

- Nordwestschweiz: Am 31.5.1987 wurde in der Region Basel der Tarifverbund Nordwestschweiz eingeführt (Versuch bis Ende 1989), der erste integrale Verbund in der Schweiz. Das Verbundgebiet umfasst die Kantone Basel-Stadt, Basel-Land, das Laufental und das Fricktal. Für die Sichtabonnemente gilt ein Einheitspreis von 40 Franken für Erwachsene und 25 Franken für Schüler und Senioren. Bei Einzelbilletten und Mehrfahrtenkarten wird ein Zonentarif angewendet.

- Luzern: Auf den 1.10.1987 wurde der Abonnementsverbund auf das ganze Gebiet des Kantons Luzern ausgedehnt.

- St. Gallen: Auf den 1.11.1987 wurde die Region Gossau SG in den bisherigen Abonnementsverbund einbezogen.

Messekonzept: 1987 führten die SBB ein neues Messekonzept ein. Kernpunkt des Angebots bildet jeweils ein Kombi-Billett (Bahn/evtl. Transfer/Eintritt) mit attraktiven Pauschalpreisen, differenziert nach dem Ort der Veranstaltung. Mit diesem neuen Angebot sollen vor allem Kunden im Fernverkehr angesprochen werden. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die neue Kombi-Formel richtig am Markt liegt und durchwegs Mehrerträge zu verzeichnen sind.

Park + Rail: Um den Automobilisten das Umsteigen auf die Bahn noch mehr zu erleichtern, erstellen die SBB neue P+R-Anlagen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe. Bahnbenützer profitieren von einer ermässigten Parkgebühr. 1987 wurden an 17 Bahnhöfen P+R-Anlagen mit insgesamt 1800 Parkplätzen realisiert. Im laufenden Jahr wird das P+R-Angebot zusätzlich um rund 800 Parkplätze erweitert.

Weitere Vorhaben sind in Bearbeitung. Es handelt sich teilweise um Grossprojekte (Parkhäuser), die einen entsprechenden Zeit- und Planungsaufwand erfordern. Die Realisierung ist auch von den vorhandenen finanziellen Mitteln abhängig. Eine Mitfinanzierung durch den Bund (Bahnhofparkplatz-Verordnung) erfolgt entsprechend der lokalen oder regionalen Bedeutung der Anlage.

Mietvelo am Bahnhof: Am 15.4.1987 wurde das Neukonzept mit der Mietvelo BR AG in Therwil als Partner eingeführt. Für die Vermietung standen 1987 2500 neue Velos (Basismodell, Schülervelo, Mountainbike und weitere Typen) zur Verfügung. Mit diesem Bestand konnten von April bis Dezember 90 000 Vermietungen abgeschlossen werden (1986 = 68 760).

Schiffsbetrieb auf dem Bodensee

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der mit SBB-Bodenseeschiffen beförderten Reisenden leicht um 0,8% auf 383 828.
Dabei lag der Ausflugs-, Rund- und Sonderfahrtsverkehr mit 139 766 Passagieren um 3,0% über dem Ergebnis von 1986.

Im Fährbetrieb Romanshorn–Friedrichshafen sank die Zahl der geführten Kurse um 0,8% auf 8405. Die Zahl transportierter Fahrzeuge ging um 0,5% auf 98 195 zurück.

	1986	1987	
Personenwagen, Busse	56 594	57 819	(+2,2%)
Lastwagen, Anhänger	13 838	14 156	(+2,3%)
Fahrräder, Mopeds, Motorräder	28 304	26 220	(−7,4%)

Entwicklung des Güterverkehrs 1987 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge Mio Fr.	%	Mengen Mio t	%	Leistungen Mio tkm	%
SBB Cargo	1152,4	– 2,2	44,4	–1,5	6812	– 2,2
Cargo Rail	774,6	– 4,1	37,6	–2,7	5283	– 3,7
– Binnenverkehr	307,0	– 0,7	17,2	–0,9	1660	– 1,1
– Export	51,5	– 5,3	1,9	–5,1	306	– 7,4
– Import	210,1	–11,6	10,4	–8,2	1094	–14,6
– Transit	206,0	– 0,3	8,1	+1,7	2223	+ 1,1
Cargo Combi	59,6	– 2,4	5,5	+6,1	1365	+ 3,6
– Grosscontainer	34,7	– 1,2	2,8	+8,3	624	+ 5,7
– Huckepack	24,9	– 4,0	2,7	+3,9	741	+ 1,8
Cargo Domizil	158,6	+ 0,8	0,8	+2,4	108	+ 3,7
Post	105,7	+ 0,6	0,5	+5,3	56	+ 4,9

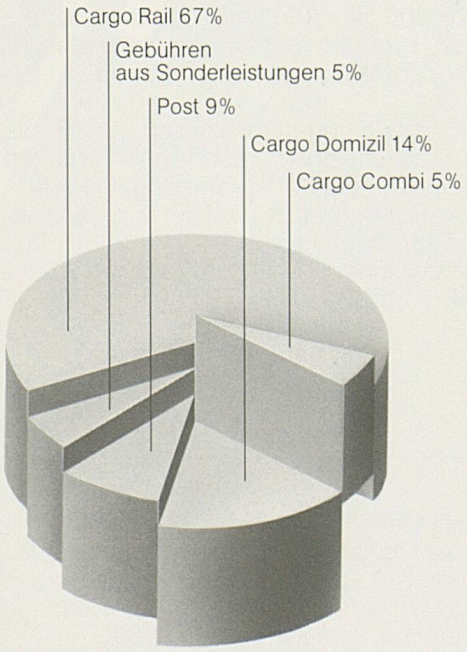
Im Gesamtertrag von 1152,4 Mio Franken enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 53,9 Mio Franken an Nebenerträgen (Gebühren aus Sonderleistungen im Zusammenhang mit Cargo Rail und Cargo Domizil sowie die Erträge aus dem Lagerhausgeschäft).

Verkehrsertrag und Mengenentwicklung

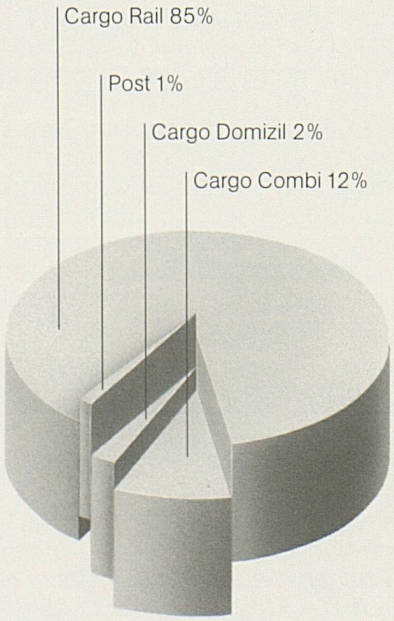
Cargo Rail: Der Gesamtertrag SBB Cargo verzeichnete 1987 gegenüber dem Vorjahr einen leichten Rückgang um 2,2%. Diese Entwicklung ist zur Hauptsache auf Schwierigkeiten verschiedenster Art im Cargo-Rail-Verkehr zurückzuführen, wo Einbussen von 4,1% zu verbuchen sind. Innerhalb dieses Sektors traf es Import und Export am härtesten. Beim Import war diese Entwicklung im wesentlichen das Ergebnis der rückläufigen Inland-Nachfrage nach Mineralöl bei gleichzeitiger Absenkung des entsprechenden Frachtniveaus; dies wiederum erlaubte es, den Marktanteil der Bahn zu steigern. Negativ wirkte sich auch die Flaute in der Stahlindustrie aus. Weitere Ertragsverluste waren bedingt durch einen längeren Streik der SNCF Anfang 1987, einen rund dreiwöchigen Unterbruch der Rheinschiffahrt bei Maxau Mitte Jahr, die Unwetterkatastrophe am Gotthard im Frühherbst sowie durch die kontinuierliche Erstarkung des Schweizerfrankens mit ihrer negativen Auswirkung auf die Exportwirtschaft. Generell hielt der Wettbewerbsdruck 1987 unvermindert an, so dass zur Erhaltung von Marktanteilen verschiedentlich Frachtermässigungen nötig waren.

Auch bei den Mengen musste 1987 im Vergleich zum Vorjahr eine knappe Einbusse hingenommen werden. Der Verlust von 8,2% beim Import war vor allem durch einen starken Nachfragerückgang bei Mineralöl, Stahl und Dünger bedingt. Einbussen von 5,1% gab es auch im Export, unter anderem eine Folge der wechselkursbedingten Verhärtung im Exportgeschäft. Der Rückgang im Binnenverkehr um 0,9% ist zur Hauptsache auf den Abschluss der Aushubarbeiten für die Zürcher S-Bahn zurückzuführen.

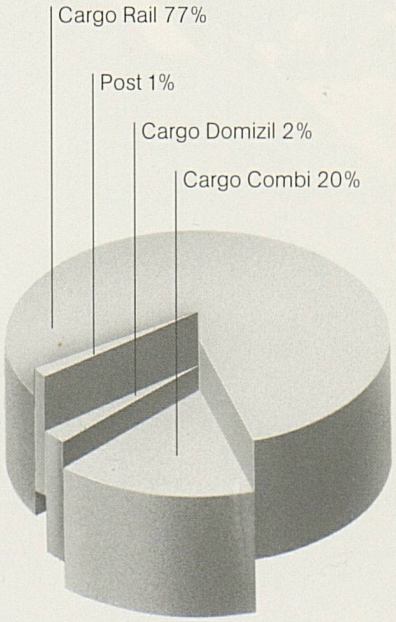
Verkehrsertrag
1152,4 Mio Franken



Verkehrsmenge
44,4 Mio Tonnen



Verkehrsleistung
6812 Mio Tonnenkilometer



Innerhalb des Cargo-Rail-Verkehrs konnte sich einzig der Transit mengenmässig verbessern. Die Steigerung um 1,7% ist dem verstärkten Tonverkehr BRD-Italien und der Akquisition eines bedeutenden Kohleverkehrs für ein italienisches Thermokraftwerk zu verdanken. Weiter führte der günstige Wechselkurs des englischen Pfundes zu einem Aufschwung des Eisen- und Stahlverkehrs zwischen Grossbritannien und Italien, von dem auch die SBB profitierten.

Cargo Combi: Weiterhin im Aufwind bewegte sich der kombinierte Verkehr. Trotz des Mengenwachstums von 6,1% musste ein Ertragsrückgang um 2,4% in Kauf genommen werden; dies war zu einem grossen Teil darauf zurückzuführen, dass kürzere Distanzen gefahren wurden und die Frachtraten aufgrund des scharfen Wettbewerbs stark unter Druck standen. Wie der Cargo-Rail-Verkehr wurde auch der kombinierte Verkehr durch den Streik der SNCF und den wetterbedingten Unterbruch der Gotthardstrecke beeinträchtigt.

Cargo Domizil: Bei diesem Verkehr gab es eine Ertragssteigerung um 0,8% bei gleichzeitiger Verbesserung der Menge um 2,4%. Die intensiven Anstrengungen zur Akquisition von Werkverkehr und das Ausschöpfen weiterer Rationalisierungspotentiale haben hier ihre Früchte getragen und eine Trendwende eingeleitet.

Neuerungen im Güterverkehr

Cargo Rail: Der Hauptakzent lag 1987 in der Förderung des internationalen Verkehrs. Um neue Kunden zu gewinnen oder bisherige Strassentransporte von Bahnkunden für die Schiene zu akquirieren, wurde die Verkaufsförderungsmassnahme «Profitieren durch Probieren» eingeführt. Für die Akquisition von Neuverkehren wurde – ausgehend vom Tarifniveau – in den Relationen mit der BRD eine Ermässigung von 30% und in den Relationen mit Frankreich und Italien eine solche von 50% gewährt. Die Anzahl Probiertransporte lag über den Erwartungen, und es kann mit Folgetransporten zu Marktpreisen gerechnet werden.

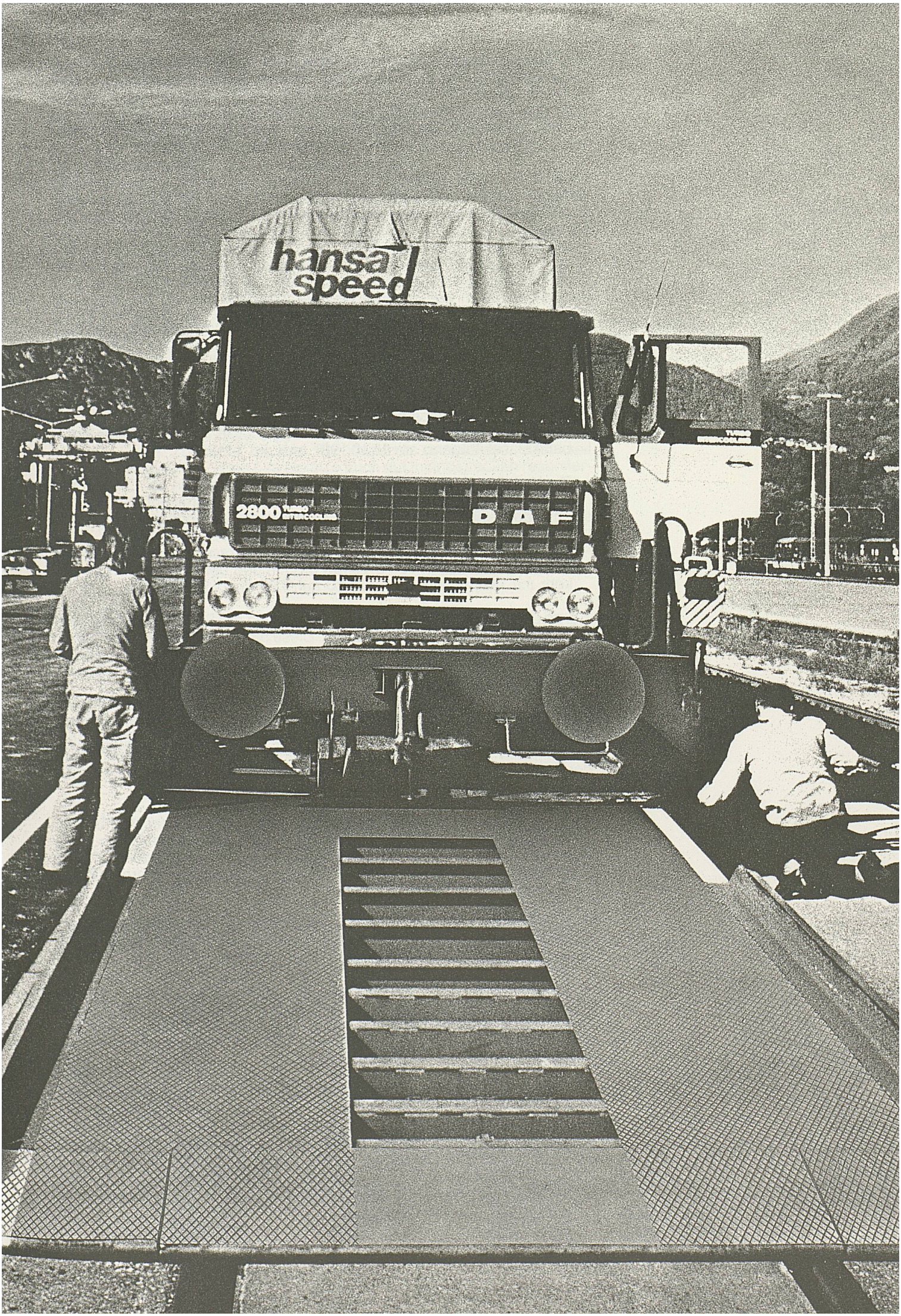
Zur Aktivierung des grenzüberschreitenden Verkehrs wurden verschiedene Angebotsverbesserungen eingeführt; so z.B. die speziellen Fahrplanverbindungen der Seehäfen mit der Schweiz oder die leistungsunterstützende Massnahme «Garantie Cargo», mit der die SBB und die Privatbahnen in ausgewählten Verbindungen mit der BRD, Frankreich und Österreich die Beförderungsfristen garantieren.

Im Bereich der Tarife wurden besonders die durchgerechneten Preise mit gezielten Verkaufsaktionen gefördert.

Einen wichtigen Schritt zur Aktivierung des internationalen Marketings bedeutete die Gründung des UIC-Gremiums «Komitee Produkt-Management» unter dem Präsidium der SBB. Dieser Förderausschuss soll die Marktposition der europäischen Bahnen stärken. Für die Produkte Wagenladungsverkehr, kombinierter Verkehr und Stückgutverkehr sowie für die logistischen Zusatzleistungen wurden Produktverantwortliche bestimmt, die in einer ersten Phase Angebotskonzepte zu erarbeiten haben.

Am 1.1.1987 traten das neue Transportgesetz und die Verordnung über die Transporte im öffentlichen Verkehr in Kraft. Die Schweizer Bahnen erhalten damit auch im Güterverkehr mehr Freiheit in der Tarifgestaltung. Das Bundesamt für Verkehr behält weiterhin die Rolle einer Tarifaufsichtsinstanz. Im Rahmen der Bundesmassnahmen für Tariferleichterungen im öffentlichen Verkehr wurden die Tarifentfernungen zwischen Basel SBB und den Basler Rheinhäfen sowie zwischen Basel SBB und Basel Bad Bf gekürzt.

Die Strasse fährt Bahn
Die Nachfrage nach Huckepackleistungen – Rollende Autobahn (Bild) wie auch unbegleiteter Verkehr – nimmt ständig zu. Zusammen mit der Hupac AG bauen die SBB das Angebot Schritt um Schritt aus, so beispielsweise durch die Freigabe der Eckhöhe 3,8 m (vorher 3,7 m) für die Rollende Autobahn und von 3,9 m im unbegleiteten Verkehr ab 1.1.1988.


hansa speed
2800 TURBO INTERCOOLING
DAF

Zur Optimierung des Absatzes wurde der Verkauf per 1.1.1988 reorganisiert. Das eingeführte Branchenmanagement bringt sowohl dem Kunden wie der Bahn Vorteile. Im Vordergrund der Neuorganisation steht die klare Abgrenzung von Marketingplanung gegenüber Verkauf und Marktbearbeitung mit einer konsequenten Segmentierung nach Kundengruppen. Der Kunde hat neu nur noch einen einzigen Ansprechpartner bei der Bahn.

Unter dem Motto «Massengut und Mineralöl gehören vermehrt auf die Schiene» konnte der 35jährige Branchenvertrag mit der schweizerischen Erdölbranche durch individuelle, langfristige Einzelvereinbarungen abgelöst werden.

Cargo Combi: 1987 stellt in der Geschichte des kombinierten Verkehrs ein wichtiges Jahr dar. Die Hupac AG als nationale Gesellschaft für den Huckepackverkehr in der Schweiz und die Intercontainer als Tochtergesellschaft der europäischen Bahnen feierten ihren 20. Geburtstag. Im Huckepackverkehr konnte das Angebot durch zahlreiche Förderungsmassnahmen verbessert werden:

- Die Eröffnung des ersten öffentlichen Huckepack-Terminals für den Import-/Exportverkehr am 1.6.1987 in Aarau.

- Die Einführung je eines zusätzlichen Zugspaares für die Rollende Autobahn Basel–Lugano am 13.10.1987 und am 1.1.1988.

- Die Verbilligung der Transitsendungen um 50 Franken ab 1.11.1987 bis 30.5.1988 durch die Beiträge des Bundes im Zusammenhang mit den unwetterbedingten Verkehrsbeschränkungen am Gotthard.

- Die Erhöhung der zulässigen Eckhöhe für Strassenfahrzeuge bei der Rollenden Autobahn von 3,70 auf 3,80 m und beim unbegleiteten Verkehr mit Taschenwagen von 3,80 auf 3,90 m ab 1.1.1988.

Cargo Domizil: Beim Cargo-Domizil-Verkehr lag der Schwerpunkt der Aktivitäten bei der Aktion «Werkverkehr». Diese hatte zum Ziel, firmeneigenen LKW-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Aktion zeitigte zusammen mit der konsequenten Durchsetzung von Rationalisierungsmassnahmen positive Auswirkungen.

Auf 1.1.1988 reduzierten die SBB die Zahl der Regionalzentren ein weiteres Mal. Die Massnahme ermöglicht, dank vermehrter Direktverbindungen, neben Kosteneinsparungen weitere Leistungsverbesserungen zum Nutzen der Kunden. Für rund 9% des gesamten Domizil-Verkehrs verkürzte sich die Beförderungsdauer um 12 bis 24 Stunden.

Logistik: Der eigentliche Transport ist ein Glied in der Kette der Distribution. Weil die Bedeutung der logistischen Zusatzangebote zunimmt, haben die SBB einen Bereich «Logistik» geschaffen. Dessen Hauptaufgaben sind die Logistikberatung und die Ausarbeitung von massgeschneiderten Transportlösungen für Kunden und Bahn.

In den nächsten Jahren soll eine ganze Reihe polyvalenter Dienstleistungszentren aufgebaut werden. Ein erster Schritt wurde mit der Eröffnung der neuen Versandhalle Zürich (8000 m² Lagerfläche) getan.

EDV: 1987 war auch für den Güterverkehr ein Jahr der Informatik. Mit dem in Angriff genommenen Projekt CIS (Cargo Informations System) werden die heute bestehenden betrieblichen und kommerziellen Informationssysteme zum umfassenden Führungssystem für den Güterverkehr weiterentwickelt.

Kommunikation: 1987 wurde eine neue Generation von Prospekten bei der Kundschaft eingeführt. Die Übersicht für die Cargo-Domizil-Angebote, der Seehafen-Prospekt mit detaillierten Fahrplänen von und nach schweizerischen Zentren sowie die in einer Sammelmappe zusammengestellten Angebotsprofile SBB Cargo, Cargo Rail, Cargo Combi, Cargo Domizil und Frachtkredite prägen ein neues Erscheinungsbild der SBB-Güterverkehrsleistungen. Als neues Werbemittel wurde ein Cargo-Domizil-Verkaufsstand

geschaffen, der den Verkäufern für regionale Anlässe z.B. in Einkaufszentren, Warenhäusern und gedeckten Bahnhofhallen zur Verfügung steht.

Mit einer intensiveren und koordinierten Marktbearbeitung wollen FS, SBB und BLS den Verkehr via Simplon fördern. Zu diesem Zweck eröffnete die BLS in Turin eine offizielle Vertretung. Diese Agentur arbeitet eng mit der Generalvertretung der SBB in Mailand zusammen.

1987 wurde der «Cargo Top Club» ins Leben gerufen. Die SBB haben die Absicht, mit Hilfe dieses Clubs die Kontakte zu den wichtigsten Kunden enger zu knüpfen und aufgrund von Kundenwünschen und Anregungen im Rahmen der Club-Aktivitäten gezielte Serviceverbesserungen vorzunehmen.

Produktion
Personenverkehr

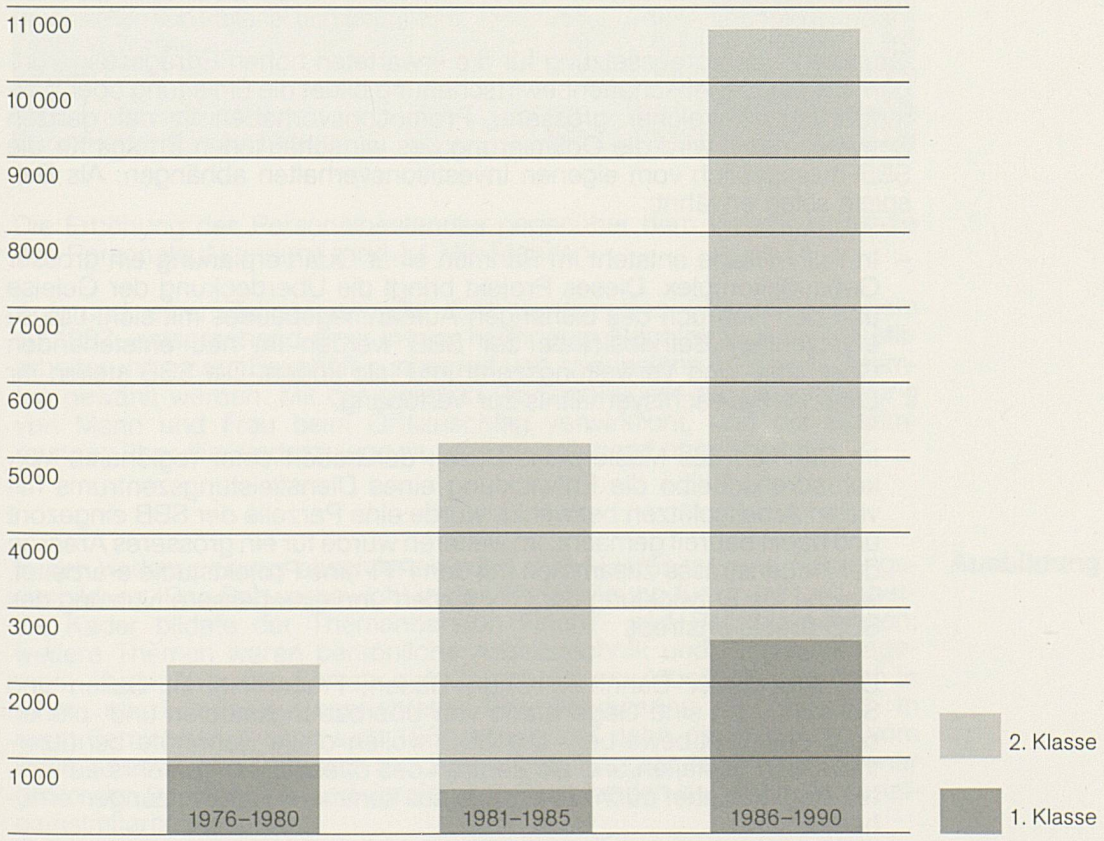
Die Reisezugleistungen stiegen 1987 um 6,8% auf 85,9 Mio Zugkilometer, was einem Tagesdurchschnitt von 230 161 Zugkilometern entspricht. Zusätzlich wurden 9900 Extra- und Entlastungszüge geführt, davon 7400 im nationalen und 2500 im internationalen Verkehr.

Elektronische Platzreservierung

Die Zahl der Platzreservierungen auf EPR-Anlagen der SBB war mit 2 313 882 zugeteilten Sitz-, Liege- und Bettplätzen um 12% höher als im Vorjahr. Diese Zunahme ist zum Teil dadurch zu erklären, dass seit 31.5.1987 in allen IC-Zügen Einzelplätze auch auf Inlandstrecken reservierbar sind.

Im internationalen Reservierungsverbund (IRIS) wurden 2 177 433 Plätze (+6%) zwischen den SBB und den ausländischen Bahnen und umgekehrt gebucht.

Durchschnittliche Anzahl Sitzplätze der Neubaufahrzeuge pro Bestelljahr, 1976–1990



Reisegepäck

Fly-Gepäck: Die 112 Abfertigungsstellen nahmen 230 268 Gepäckstücke entgegen, im Tagesmittel 631 oder 3,6% mehr als im Vorjahr. Die Zunahme bei den über Genf aufgegebenen Sendungen beträgt 32,6% (Inbetriebnahme Flughafenbahnhof). Dagegen ist via Zürich eine Abnahme von 1% und via Basel von 2% festzustellen.

Abhol- und Zustelldienst für Reisegepäck: Die in 20 Städten angebotene Dienstleistung wurde 6807mal beansprucht (Vorjahr 6885 Aufträge).

Güterverkehr

1987 betrug das gesamte Gutaufkommen 44,4 Mio Nettotonnen. Im Verkehr ab und nach den Rheinhäfen beförderten die SBB 5,3 Mio t (−4,9%). Davon entfallen 4,7 Mio t (88,3%) auf die bahnseitigen Hafenabfuhren. Zugenommen haben nur Getreide- und Futtermitteltransporte; bei allen übrigen Gütern war ein Rückgang zu verzeichnen.

Im programmierten Verkehr wurden 23,3 Mio Bruttotonnen (–3,4%) mit 22 620 Zügen befördert; das entspricht einer mittleren Auslastung pro Zug von 1030 BRT (+0,8%). Die grössten Anteile an diesem Verkehr weisen auf: Flüssige Brennstoffe 5843 Züge (−8,2%), Huckepack 5806 Züge (−2,6%), Kies 2007 Züge (−2,2%), Autos 1821 Züge (0%), Grosscontainer 1307 Züge (−3,0%).

Liegenschaften und kommerzielle Nutzung

Die Reorganisation des Liegenschaftenwesens mit dem Ziel der kontinuierlichen und systematischen Ertragssteigerung bei gleichzeitiger Verbesserung von Transparenz und Übersicht wurde fortgesetzt. Zu Beginn des Berichtsjahres nahmen die selbständigen Führungseinheiten «Liegenschaften und kommerzielle Nutzung» in den Kreisdirektionen ihre Tätigkeit auf. Damit ist die geplante Aufbauorganisation vollzogen. Der Mangel an Fachpersonal steckt dem Ausbau und damit der Leistungskapazität noch relativ enge Grenzen.

Das Instrumentarium für die systematische und erfolgsorientierte Liegenschaftenbewirtschaftung wurde zielstrebig ausgebaut. So konnte insbesondere im Bereich EDV das Detailkonzept für das Bewirtschaftungs- und Informationssystem fertiggestellt und mit der umfangreichen Datenerfassung begonnen werden. Die Echtbetriebsaufnahme ist für 1988 vorgesehen.

Grundlegende Voraussetzung für die erwarteten hohen Ertragssteigerungen aus der Liegenschaftenbewirtschaftung bildet die Einleitung oder Weiterführung zahlreicher grösserer Promotionsvorhaben in der ganzen Schweiz; dabei wird die Optimierung des wirtschaftlichen Erfolgs für die SBB massgeblich vom eigenen Investitionsverhalten abhängen. Als Beispiele seien erwähnt:

- In Pully-Village entsteht im Rahmen einer Quartierplanung ein grosser Gebäudekomplex. Dieses Projekt bringt die Überdeckung der Geleise und den Abbruch des bisherigen Aufnahmegebäudes mit sich. Die zu ersetzenden Betriebslokale der SBB werden im neu entstehenden Geschäfts- und Verwaltungszentrum Platz finden. Die SBB stellen ihr Land im Baurechtsverhältnis zur Verfügung.

- Im Rahmen des Masterplans Basel, der neben einer regionalen Verkehrsdrehscheibe die Entwicklung eines Dienstleistungszentrums mit vielen Arbeitsplätzen bezweckt, wurde eine Parzelle der SBB eingezont und damit baureif gemacht. Im weiteren wurde für ein grösseres Areal an der Nauenstrasse zusammen mit den PTT eine Projektstudie erarbeitet, welche die Entwicklung der City fördert und eine bessere Nutzung des SBB-Areals anstrebt.

- Die Areale der Bahnhöfe Chur, Baden, Frauenfeld, St. Gallen und Schaffhausen sind Gegenstand von Überbauungsstudien und -plänen oder Ideenwettbewerben. Die SBB wollen diese Bahnhöfe benützerfreundlich gestalten und als Zentren des öffentlichen Verkehrs aufwerten, zugleich aber auch die Erträge aus kommerziellen Nutzungen erhöhen.