

Verkehr und Betrieb

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1976)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

I. Verkehr

Reiseverkehr

Die Verkehrswirtschaft – ein wichtiger Teil der Gesamtwirtschaft und gewissermassen auch Barometer der Wirtschaftslage – hat die Auswirkungen der im Jahre 1974 eingetretenen Rezession sehr rasch und stark zu spüren bekommen (vgl. Graphiken Seite 2). Im Berichtsjahr konnte sich die schweizerische Wirtschaft auf einigen Gebieten auffangen. Aber zu einer eigentlichen Erholung, wie dies anfangs Jahr noch erwartet wurde, kam es nicht. Auch sind einige Entwicklungen zu verzeichnen, die sich auf den Umfang des Reiseverkehrs der SBB negativ auswirken. So liegt die im Jahre 1976 registrierte mittlere Wohnbevölkerung von 6,346 Mio Personen rund 1 % tiefer als im Vorjahr. Darin widerspiegelt sich namentlich auch der Rückgang der Zahl der Ausländer um etwa 5%. Ferner hat sich der Jahresdurchschnitt der Ganzarbeitslosen von 10 170 im Vorjahr auf 20 703 erhöht.

Diesem geringer gewordenen Potential an Bahnreisenden steht auf der anderen Seite für den Individualverkehr ein stets besser ausgebauten Autobahnnetz zur Verfügung. Auch hat der Bestand an privaten Motorfahrzeugen inkl. Autocars trotz anhaltender Rezession wieder um 4 % auf 1 871 000 Einheiten zugenommen. Während im Jahre 1975 auf 1000 Einwohner noch 278 Privatautos entfielen, waren es im Berichtsjahr bereits 291. Fast jeder Familie steht heute ein Auto zur Verfügung.

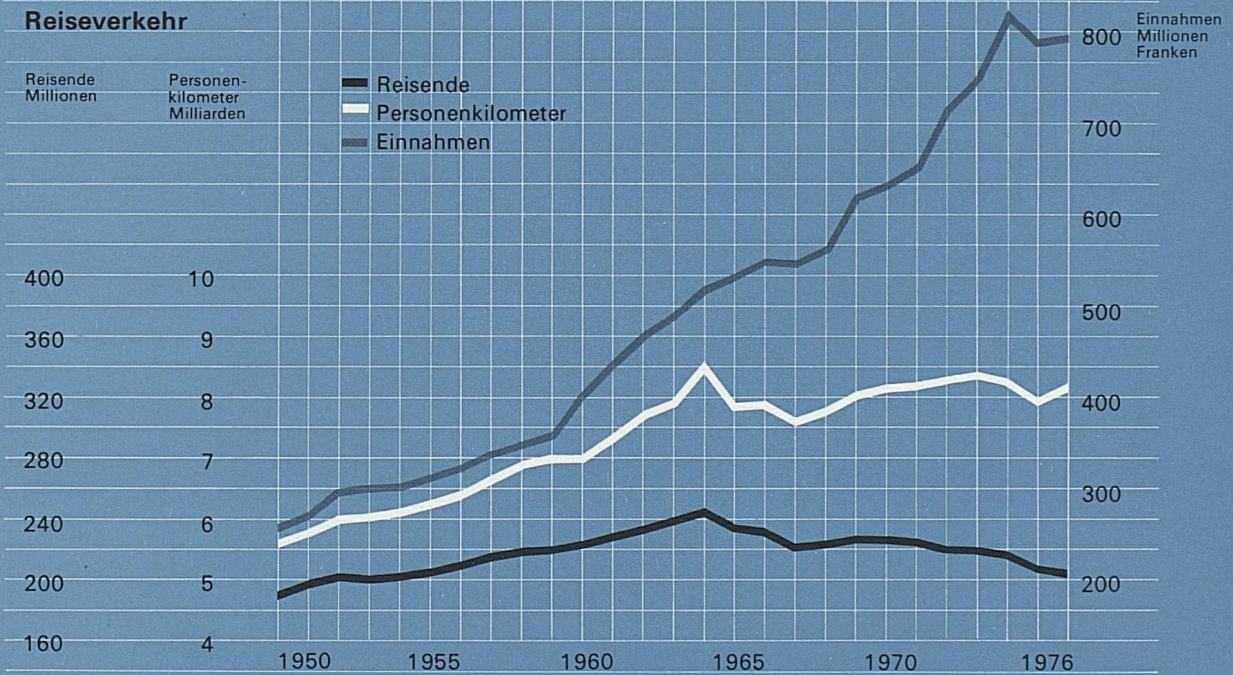
Die SBB beförderten im Jahre 1976 insgesamt 208,3 Mio Reisende. Dies sind 2,3 Mio Reisende oder 1,1 % weniger als im Vorjahr. Die rückläufige Bewegung hat sich abgeschwächt, betrug doch der Rückgang ein Jahr zuvor 4,1 %.

Die erbrachten Verkehrsleistungen verzeichnen nach zwei Jahren des Rückganges erstmals wieder eine leichte Zunahme. Mit 8115 Mio Personenkilometern liegen sie um 131 Mio Personenkilometer oder 1,6 % über dem vorjährigen Ergebnis. Die Verbesserung des Reisezugangebotes – nämlich die Erhöhung der täglich angebotenen Zugskilometer um 2,4 % auf 172 000 – dürfte zu diesem positiven Ergebnis beigetragen haben.

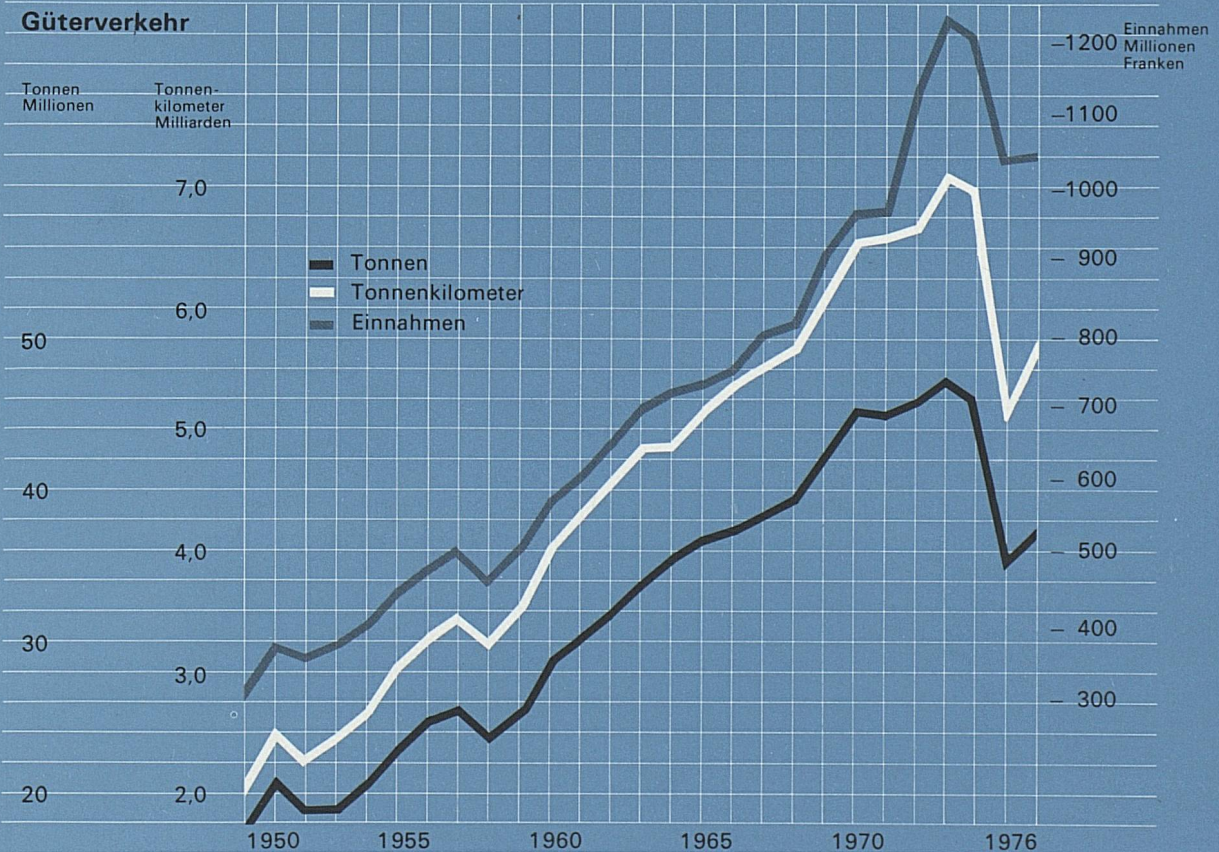
Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr, dem ausser der Personenbeförderung auch der Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen zugerechnet werden, erreichen 796,6 Mio Franken. Sie liegen damit um 0,4 % über dem Vorjahresergebnis. Die Tariferhöhung, die auf den 27. Oktober 1976 in Kraft trat, vermochte sich im Berichtsjahr noch nicht stark auszuwirken. Werden allein die Einnahmen aus dem schweizerischen Personenverkehr betrachtet, so ergeben sich im Vergleich zum Vorjahr 2,2 % Mehreinnahmen. Hiezu haben hauptsächlich die touristischen Fahrausweise und Geschäftsabonnemente beigetragen. Der internationale Personenverkehr weist dagegen einen Rückgang um 3,6 % auf. Am stärksten wurde die Verkehrsrichtung Schweiz–Ausland betroffen; darin widerspiegelt sich zum grossen Teil der Wegzug zahlreicher Gastarbeiter.

Der Gepäckverkehr brachte 13,7 Mio Franken Einnahmen. Sie liegen um 0,8 Mio Franken oder um 5,9 % über dem vorjährigen Ergebnis. Bei den begleiteten Motorfahrzeugen wurden 14,5 Mio Franken Einnahmen erzielt. Dies entspricht einer Mindereinnahme von 3,1 Mio Franken oder 17,9 %, die in der gegenüber dem Jahr 1975 längeren Öffnungszeit der Passstrassen begründet liegt.

Reiseverkehr



Güterverkehr



Güterverkehr

Die stark rückläufige Verkehrsentwicklung der beiden Vorjahre ist 1976 zum Stillstand gekommen und von einer – wenn auch differenzierten – Aufwärtsbewegung abgelöst worden. Das Transportvolumen von insgesamt 37,4 Mio Tonnen liegt um 2,9 Mio Tonnen (+8,4%) über dem Ergebnis von 1975; damit ist aber lediglich der Verkehrsumfang der Jahre 1965/66 wieder erreicht worden. Der mengenmässigen Erholung steht eine nochmalige leichte Abnahme der Frachteinnahmen gegenüber. Als Folge der anhaltend scharfen Konkurrenz auf dem Transportmarkt mussten die Abkommensfrachten weiter gesenkt werden, so dass die Durchschnittseinnahmen im Wagenladungsverkehr von rund 22 Franken pro beförderte Tonne nur noch knapp über dem Niveau von 1974 liegen. Die Gesamteinnahmen erreichen 1052,1 Mio Franken; dies sind 4,0 Mio Franken (–0,4%) weniger als im Vorjahr. Die Entwicklung nach Verkehrsarten ergibt folgendes Bild:

Verkehrsart	1974 Mio t	1975 Mio t	1976 Mio t	Veränderung in Prozenten		
				1976–1975	1975–1974	1976–1974
1. Wagenladungen	44,20	32,96	35,95	+ 9,1	–25,4	–18,7
– Binnenverkehr	17,86	13,62	14,51	+ 6,5	–23,7	–18,8
– ab Raffinerien	4,28	3,39	3,43	+ 1,2	–20,8	–19,9
– Importverkehr	12,70	9,40	9,87	+ 5,0	–26,0	–22,3
– ab Rheinhäfen	4,44	3,33	3,34	+ 0,3	–25,0	–24,8
– Exportverkehr	2,49	2,07	2,01	– 2,9	–16,9	–19,3
– Transitverkehr	11,15	7,86	9,56	+21,7	–29,5	–14,3
2. Stückgut	1,66	1,18	1,08	– 8,5	–28,8	–34,9
Total (inkl. Post)	46,21	34,48	37,35	+ 8,3	–25,4	–19,2

Mit Ausnahme des Export- und des Stückgutverkehrs verzeichnen alle Verkehrsarten mengenmässig eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr. Im Transitverkehr wurden 1,7 Mio Tonnen mehr transportiert; damit konnte gut die Hälfte des Vorjahresverlustes wieder wettgemacht werden. Allerdings ist nicht zu übersehen, dass in keiner Verkehrssparte der Stand von 1974 oder gar das Spitzenergebnis des noch rezessionsfreien Jahres 1973 erreicht wurde.

Die Binnentransporte stellen mit 14,5 Mio Tonnen Wagenladungsverkehr nach wie vor den mengenmässig bedeutendsten Bereich des Güterverkehrs dar. Bei andauernder Flaute im Bausektor ist das Vorjahresergebnis um 890 000 Tonnen (+6,5%) übertroffen worden. Zu dieser Zunahme haben vor allem die Warengruppen Metalle, Chemikalien und Papier sowie die Raffinerieabfuhr beigesteuert. Vom Rezessionsverlust konnte indessen nur knapp ein Zehntel wettgemacht werden.

Der Aussenhandelsverkehr ist durch unterschiedliche Entwicklungen gekennzeichnet. So hat der direkte Bahnimport um 460 000 Tonnen (+7,6%) zugenommen, während die Rheinhafenabfuhr infolge aussergewöhnlich langer Niederrwasserperioden in der ersten Jahreshälfte stagnierten. Immerhin ist der Bahnanteil der Rheinhafenabfuhr – im Vergleich zum Lastwagen – mit 55% ebenfalls konstant geblieben. Dagegen steht der Steigerung des Gesamtexportes um 300 000 Tonnen (+8,5%) eine Abnahme der Bahnausfuhr von 60 000 Tonnen (–2,9%) gegenüber. Diese liegt nun mengenmässig nur noch knapp über der 2 Mio-Tonnen-Grenze.

Illustrativ für die Härte der Strassenkonkurrenz im internationalen Güterverkehr ist die Tatsache, dass der Lastwagen in diesem Verkehrsbereich 1975 keinen Mengenverlust erlitt und 1976 sein Transportvolumen sogar erneut um 13% auf 11 Mio Tonnen steigern konnte. Gleichzeitig sind auch seine Marktanteile gestiegen, im Importverkehr von 38% (1974) auf 45% (1975) und schliesslich auf 46,5% im Berichtsjahr, im Exportverkehr von ebenfalls 38% (1974) auf 43% (1975) und nun sogar auf 49% (1976).

Mit 9,56 Mio Tonnen (+21,7%) wurde im Transitverkehr das vergleichsweise beste Ergebnis erzielt. Allerdings ist daran zu erinnern, dass der letztjährigen Zunahme von 1,7 Mio Tonnen eine Schrumpfung des Verkehrs von 3,3 Mio Tonnen (–29,5%) im Jahre 1975 vorausging.

Im Nord-Süd-Verkehr war die Übernahme der Güterzüge durch die Italienischen Staatsbahnen (FS) nach wie vor unregelmässig. Die seinerzeit mit den FS vereinbarten Übernahmequoten konnten über die Schweizer Strecke nur zu 63% (1975 zu 57%) ausgenützt werden, während andererseits die Quoten der ausländischen Umfahrrouten via Modane zu 88% (82%) und via Brenner/Tauern zu 81% (73%) ausgenützt worden sind. Die Zahl der Zugsabstelltage hat sich im Berichtsjahr mit 10 200 (3800) verdreifacht, u. a. allerdings auch wegen des Streckenunterbruchs auf der Simplonlinie (Tunneleinsturz) vom 29. Oktober bis 19. November 1976. Auch im Süd-Nord-Verkehr war der Betriebsablauf oft gestört. Die mittlere Verspätung der in Chiasso aus Italien angekommenen Güterzüge ist von 54 auf 69 Minuten (+28%) gestiegen, und Verspätungen von einigen Stunden sind durchaus keine Seltenheit. Bei regelmässiger, ungestörter Betriebsabwicklung hätten wahrscheinlich mehr Transporte die schweizerisch-italienische Transitstrecke gewählt und hätten auch höhere Einnahmen erzielt werden können.

Erfreulich hat sich der kombinierte Verkehr entwickelt. So weist der Huckepackverkehr gegenüber dem Vorjahr eine sehr starke Zunahme auf. Dies gilt insbesondere für die internationalen Verbindungen von den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland nach Italien und umgekehrt.

Jahr	Internationale Verbindungen		Stammstrecke Basel–Melide		Insgesamt ¹	
	Anzahl Sendungen	Brutto-Tonnen	Anzahl Sendungen	Brutto-Tonnen	Anzahl Sendungen	Brutto-Tonnen
1975	7 505	176 462	5 552	126 916	15 417	354 056
1976	12 854	313 122	6 406	153 857	28 202	655 049
	+ 71%	+ 77%	+ 15%	+ 21%	+ 83%	+ 85%

¹ Inkl. Strecke Altdorf–Airolo–Cadenazzo.

Die im August 1975 eingeführte zusätzliche Huckepackverbindung zwischen Altdorf und Airolo wurde ab 15. November 1976 bis Cadenazzo verlängert. Gesamthaft sind auf diesen nationalen Huckepackstrecken bis Ende 1976 rund 11 300 Strassenfahrzeuge befördert worden, was einem Bruttogewicht von rund 239 000 Tonnen entspricht.

Eine positive Bilanz kann auch der internationale Transcontainerverkehr aufweisen. Sein Transportvolumen hat im Vergleich zum Jahr 1975 um 23% auf total 588 903 Nettotonnen zugenommen. Dabei entfallen auf den Transitverkehr 362 623 Nettotonnen (+40%), auf den Binnen-, Import- und Exportverkehr 226 280 Nettotonnen (+3%).

Die kombinierten Verkehre Huckepack und Transcontainer, welche zusammen bereits ein Verkehrsvolumen von mehr als 1 Mio Tonnen darstellen, weisen demnach eine erfreuliche Entwicklung auf, die es weiter zu fördern gilt, damit die Bahn im Bereich der Zusammenarbeit Schiene/Strasse auch in Zukunft ihre Chancen wahren und ihre Präsenz am Markt verbessern kann.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit Schiene/Strasse: Huckepack

Die Huckepacktransporte – das kombinierte Transportsystem, bei dem Strassenfahrzeuge auf einer Teilstrecke auf speziellen Tragwagen auf der Schiene befördert werden – haben namentlich auf der Gotthardlinie stark zugenommen. Dieses umweltfreundliche, energiesparende und die Strassen vom Schwerverkehr entlastende System wäre durchaus weiter ausbaufähig.



NOVOPAN®

SCANIA

TRAWO AG
WOHLLEN

PANTEX-STAHL AG BÜRON

STEYR
1290

AG 6146

II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Nachdem die für 1975 geplante Tariferhöhung wegen der sich rasch verschlechternden Wirtschaftslage hinausgeschoben werden musste, konnte sie nun am 27. Oktober 1976 durchgeführt werden. Die Fahrpreise wurden um durchschnittlich 10% angehoben. Der Fahrpreisindex erhöhte sich damit auf 163,8 Punkte. Der Index der Konsumentenpreise stellte sich im selben Zeitpunkt auf 166,7 Punkte (Basisjahr 1966 = 100); die Tariferhöhung verursachte ein Ansteigen um 0,3 Punkte. Gleichzeitig mit der Anhebung des Tarifniveaus wurden gewisse strukturelle Änderungen vollzogen, um den Verkauf zu vereinfachen. Im Nahbereich bis zu 20 km fiel der Retourrabatt weg. Im Fernverkehr wurde der Retourrabatt von 25% auf 20% vermindert.

Um die vorhandenen Transportkapazitäten besser auszunützen und um Mehreinnahmen zu erzielen, wurden verschiedene Verkehrsförderungsmassnahmen durchgeführt. Von Januar bis Mitte April fand die Aktion «3 für 2» statt. Zwei zum Normalpreis reisende Personen konnten eine dritte Person gratis mitführen. Im Mai wurde für Halbtaxabonnenten eine «Probiertageskarte» (= eintägiges Generalabonnement) ausgegeben, die in den Monaten Mai oder Juni benützbar war. Damit wurden die Werbeanstrengungen für das Halbtaxabonnement unterstützt. Im Oktober wurde die Aktion «Familienreisen» durchgeführt. Ohne Rücksicht auf die Zahl der Familienmitglieder waren für eine Familienreise nur zwei Billette zum ganzen Preis zu lösen. Im Frühling und im Herbst boten die SBB und die konzessionierten Transportunternehmungen in Zusammenarbeit mit vier Wanderregionen und der Schweizerischen Reisekasse den «Reka-Wanderpass» an. Von Ende Juni bis Dezember bestand zum Besuch der Städte Genf, Bern und St. Gallen das Wochenend-Pauschalarrangement «Schweizerischer Städteplausch mit der Bahn». Auf Grund einer Übereinkunft mit der Deutschen Bundesbahn wurden die schweizerischen Halbtaxabonnemente für ältere Personen und Invalide vom 4. Oktober bis 22. Dezember 1976 auch in der Bundesrepublik Deutschland anerkannt. Andererseits berechtigten in dieser Zeit die deutschen Seniorenpässe auch in der Schweiz zur Fahrt zum halben Preise.

Güterverkehr

Im Berichtsjahr verschärfte sich die Lastwagen-Konkurrenz weiter. Die gezielte Marktbearbeitung, welche 1975 im Wagenladungsverkehr eingeleitet wurde, ist deshalb 1976 verstärkt worden. Den Ausgangspunkt der «Aktion Wagenladung» bildete die breitangelegte Markterkundung durch die Bahnhöfe, welche die potentiellen Transporte aufzuzeigen hatte und, verbunden mit der Beratungsaktion «Die Bahn Ihr Problemlöser», als Grundlage der intensiveren Marktbearbeitung diente. Um weiteren Verkehr zurückzugewinnen, wurden trotz erster Erfolge besonders in den Sektoren Zement-, Kies-, Mineralöl- und Papiertransporte Preisermässigungen zugestanden.

Im Transitverkehr konnte die während der «Kapazitätskrise» 1970 bis 1973 und während der Rezession 1974/75 stark gewachsene Umfahrungskonkurrenz auf Schiene und Strasse, welche nach wie vor vom hohen Frankenkurs profitiert, nur mit bedeutenden zusätzlichen Frachtopfern pariert werden. In einem ersten Schritt wurden die Transitfrachten und die schweizerischen Frachtanteile der direkten Import- und Exporttarife auf den 1. Januar 1976 um 10% gesenkt. Zudem mussten, nach Relationen und Gütern differenziert, in besonderen Vereinbarungen tiefere Preise festgelegt werden. Diesen Preisreduktionen dürfte es vor allem zuzuschreiben sein, dass ein Mehrverkehr von 3,0 Mio Tonnen erzielt worden ist. Auch wenn es nicht einfach hält, den Einfluss der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung von demjenigen dieser Preismassnahme zu trennen, so kann doch angenommen werden, dass die Aktion per Saldo Mehreinnahmen einbrachte. Dabei bestätigte sich jedoch, dass gerade in der Rezession nicht nur dem Preis, sondern auch der Leistungsqualität grosse Bedeutung zukommt.

Auch die am 1. Oktober 1975 eingeleitete «Aktion Stückgut» wurde intensiviert. Der Einsatz der Bahnhöfe wirkte sich auf die Kundenkontakte positiv aus. Das Ergebnis des ersten Aktionsjahres zeigt, dass die eingeleiteten Preismassnahmen und Leistungsverbesserungen zu einer weitgehenden Bremsung des Verkehrsrückganges beitrugen. Der erzielte Mehrverkehr hat allerdings nicht das Ausmass erreicht, um die gewährten Preisreduktionen aufzufangen.



Das von den Bahnen auf der Basis der bisherigen Eilstückgutfrachten angesetzte Preisniveau für das künftige Schnellgut (siehe Seite 9) wurde von den Verkehrsinteressenten im Rahmen der Kommerziellen Konferenz mit Hinweis auf die Strassenkonkurrenz und die bestehende Überkapazität bei den Bahnen als zu hoch bezeichnet. Dem Verhandlungsergebnis entsprechend werden die neuen Schnellgutfrachten bis zu 20% weniger als die heutigen Expressgutfrachten und bis zu 15% weniger als die heutigen Eilstückgutfrachten betragen. Die Mindestfrachten und die Eilgut-Wagenladungspreise bleiben unverändert.

Die im Jahre 1973 eingesetzte «Projektgruppe Stückgut», die den Auftrag hatte, zukunftsgerichtete Lösungsvarianten im Stückgutverkehr auf Strasse und Schiene auszuarbeiten, lieferte ihren Bericht im August 1976 ab. Dieser wurde in der Kommerziellen Konferenz der Transportunternehmungen und Verkehrsinteressenten besprochen und fand als Grundlagenarbeit Anerkennung. Die Überprüfung wird weitergeführt, mit dem Ziel, im Laufe des Jahres 1977 zu konkreten Lösungsvorschlägen zu kommen. Die Arbeiten der Projektgruppe waren von Anfang an auf jene der Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK) abgestimmt. Diese hat denn auch die bestausgewiesenen Lösungsvarianten in ihre Studie Güterverkehr aufgenommen. Es ist beabsichtigt, jene Massnahmen, die mit den langfristigen Zielen vereinbar sind, vorab in Angriff zu nehmen.

III. Betrieb

Allgemeines

Im Reisezugfahrplan haben die Zugskilometer um 2,4% auf 172 000 km pro Tag zugenommen. Insgesamt wurden 9167 Extra- und Entlastungszüge geführt (im Jahre 1975 8994), wovon 3795 (3792) im internationalen Verkehr und 5372 (5202) im internen Verkehr. Auf der elektronischen Platzreservationsanlage der SBB in Bern sind 1,63 (1,60) Mio bestellte Sitzplätze sowie Liegewagen- und Schlafwagenplätze reserviert worden.

Die Vorarbeiten für den neuen Reisezugfahrplan 1977–1979 sind mit der Veröffentlichung des ersten Entwurfes im Dezember beendet worden. Das Schwergewicht der Planung lag bei den Regionalzügen, wo das Leistungsangebot durch neue Züge, kürzere Reisezeiten und verbesserte Anschlüsse attraktiver gestaltet wird. Durch Indienstnahme von 33 neuen Steuerwagen des Typs BDt kann die Zahl der Pendelkompositionen von bisher 90 auf 115 Einheiten vermehrt werden, womit sich der Anteil der aus Pendelkompositionen bestehenden Regionalzüge von 66% auf 75% erhöht.

Der Güterverkehr hat sich im Jahre 1976 – wie auf Seite 2 ausgeführt – ganz allgemein, besonders aber im Transitverkehr, etwas erhöht. Die Laufleistungen der Güterzüge stiegen dank Ausnützung der als Folge der Rezession vorhandenen Zugkraftreserven vieler Regelzüge lediglich um rund 5% auf 28,3 Mio km, während die Zugstunden um nur rund 1% zugenommen haben.

In der Bewirtschaftung des Güterwagenparkes ist eine organisatorische Neuerung zu verzeichnen. Die fünf sog. Repartitionsbüros (in Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen), die während Jahrzehnten täglich über die freigewordenen Güterwagen verfügten und diese entsprechend dem Bedarf den Bahnhöfen und Stationen zuwiesen, wurden auf 1. März 1976 durch eine zentrale Verteilstelle in Bern abgelöst. Die Bestandesmeldungen und Bestellungen gelangen seither über das Fernschreibnetz in den Computer, der mit Hilfe eines umfangreichen Programmes und unter Berücksichtigung von Entscheidungen der Zentralstelle die Versandaufträge ausarbeitet. Das neue System, dem rund 70 Wagentypen sowie die Lademittel und Transportgeräte unterstehen, hat die Qualität der Wagenverteilung erhöht und die Wagenleerläufe vermindert; überdies konnten einige Arbeitskräfte eingespart werden. Das System soll weiter ausgebaut werden. Ende 1976 wurde auch die Verteilung der INTERFRIGO-Wagen übernommen.

Schnellgutkonzept

Anfangs der sechziger Jahre haben die SBB ein neues Betriebskonzept für den Güterverkehr definiert und seine Realisierung eingeleitet. Es basiert auf drei Systemen, nämlich

- dem Schnellgutkonzept für die eiligen Stückgüter und Wagenladungen sowie für die Paketpost,
- dem Frachtstückgutkonzept (vorläufig zurückgestellt) und
- dem Rangierkonzept (für Frachtgutwagenladungen).

Alle drei Systeme sind darauf ausgerichtet, die teure Gutmanipulation und die Zugbildung auf eine begrenzte Zahl gut ausgerüsteter Anlagen zu konzentrieren, planmässige Leistungen sicherzustellen und diese möglichst wirtschaftlich zu produzieren.

Das bisherige Transportsystem für den Expressgut- und Eilgut-Verkehr verursacht betriebliche Umtriebe und hohe Kosten. Viele Reisezüge sind noch mit güterdienstlichen Aufgaben belastet; sie können daher nicht beschleunigt werden und sind verspätungsanfällig. Die Ausnützung des Wagenmaterials ist unbefriedigend, und moderne Umschlags- und Fördermittel lassen sich nur mit begrenztem Erfolg einsetzen. Eine Reorganisation dieser Transporte drängte sich daher auf.

Die Neukonzeption Schnellgut hat zum Ziel, die Reisezüge von güterdienstlichen Aufgaben zu entlasten, im eiligen Verkehr hohe Planmässigkeit anzubieten und die Beförderung sowie die Formations- und Sortieraufgaben auf gut ausgebaute Anlagen zu konzentrieren.

Die Schnellgutkonzeption wird nun – wie geplant – auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 1977 verwirklicht. Damit treten die folgenden grundsätzlichen Neuerungen in Kraft:

- Zusammenlegen der Beförderungsarten Express- und Eilgut in die Beförderungsart Schnellgut
- Integration der Paketpost in das neue System
- Beförderung des Schnellgutes auf Hauptstrecken mit besonderen Schnellgutzügen, auf Nebenstrecken Konzentration auf wenige Personenzüge
- Gestalten eines zusammenhängenden Netzes der Schnellgutzüge (Hauptstrecken) und Personenzüge (Nebenstrecken) ausserhalb der Flutstunden des Reiseverkehrs
- Angebot von drei – in gewissen Fällen zwei – Beförderungsmöglichkeiten pro Tag und Relation
- Konzentration der Zugbildung und des Gutumschlages auf drei neue Zentren, nämlich für die Ostschweiz auf Zürich Altstetten, für die Zentralschweiz auf Olten/Däniken und für die Westschweiz auf Bern Wilerfeld.

Auf den Hauptstrecken verkehren Schnellgutzüge, und zwar dreimal täglich Fernzüge zwischen den Knoten und ebenfalls dreimal täglich Nahzüge ab und nach den Hauptknoten. Die Sammelzüge erreichen die drei Schnellgutbahnhöfe aus allen Richtungen um etwa 12 Uhr, 17 Uhr und 22 Uhr. Nachdem die Güter ausgeladen, sortiert und wieder verladen sind, verlassen die Schnellgutwagen um etwa 14 Uhr, 19.30 Uhr und 5.30 Uhr die Schnellgutbahnhöfe in Richtung zum nächsten Umladzentrum oder nach der Bestimmungsstation. Auf jeder für den Schnellgutverkehr geöffneten Station bestehen somit drei Ab- und drei Zufuhrmöglichkeiten.

Die PTT setzen für die Beförderung der Pakete nach den gleichen Grundsätzen Post- und Kurswagen ein. Sie manipulieren die Postgüter selber. Die Briefpost wird mehrheitlich wie bisher mit Reisezügen befördert.

Die Schnellgutzentren mit ihren grossen Hallen sind mit modernsten Förder- und Sortieranlagen versehen, was eine wirtschaftliche Manipulation der Güter sowie kurze Umschlagszeiten ermöglicht.

Die neuen Zentren Bern Wilerfeld und Zürich Altstetten sind bereits seit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 1976 in Betrieb. Mit der Inbetriebnahme des Zentrums Olten/Däniken im Frühjahr 1977 kann nun das Schnellgutkonzept als Ganzes eingeführt werden.

Die PTT erstellen in Däniken und in Zürich Altstetten für die Behandlung der Paketpost besondere Postbahnhöfe. Die Anlage in Däniken ist im Frühjahr 1977 betriebsbereit. Der Postbahnhof in Zürich Mülligen wird voraussichtlich 1981 zur Verfügung stehen; bis zu diesem Zeitpunkt muss die Paketpost noch in der Sihlpost (via Zürich HB) behandelt werden.

Die Planung für die Schnellgutkonzeption basiert auf einem prognostizierten, eilbedürftigen Verkehr von 600 000 Tonnen pro Jahr. Während sich das Verkehrsvolumen bis 1972 bei 400 000 bis 500 000 Tonnen stabilisierte, waren 1975 lediglich noch 200 000 Tonnen Express- und Eilgut zu befördern. Diese Verkehrsentwicklung ist sowohl auf die Wirtschaftsrezession als auch auf die in den Jahren der Kapazitätsengpässe eingetretenen Schwierigkeiten zurückzuführen. Der zur Verfügung stehende, leistungsfähige Apparat wird einstweilen nicht voll ausgenützt sein. Diese Tatsache ist in den Überlegungen über die zukünftige Stückgutpolitik mit zu berücksichtigen. Festzuhalten bleibt aber, dass

- die Entlastung der Reisezüge von güterdienstlichen Aufgaben und die Verbesserung des Reisezugfahrplans vordringlich sind
- die Bedürfnisse der Post erfüllt werden müssen
- die Dimensionierung verschiedener Bauten in den Räumen Olten und Zürich von den durch die Schnellgutkonzeption erzielbaren Entlastungen abhängig ist.

Selbstverständlich wird die Betriebsorganisation (Zugleistungen, Wageneinsatz, Personal usw.) dem reduzierten Verkehrsvolumen angepasst. Am strukturellen Aufbau des neuen Systems mit den drei Sammel- und Verteilphasen ändert dies indessen nichts.