

Verkehr und Produktion

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1981)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Verkehr und Produktion

I. Markt

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

Die wichtigsten volkswirtschaftlichen Entwicklungstendenzen in der Schweiz können wie folgt zusammengefasst werden: Das Wachstum des realen Bruttosozialproduktes reduzierte sich von + 4,0% im Jahre 1980 auf schätzungsweise + 1,5% im Jahre 1981. Dabei bildete sich der Zuwachs des privaten Konsums von Gütern und Diensten gegenüber dem Vorjahr (+ 2,5%) deutlich zurück (+ 0,7%). Während der Warenkonsum leicht rückläufig war, wuchs die Nachfrage nach Dienstleistungen ungefähr im Ausmass des Vorjahres. Massgebend beeinflusst wurde diese rückläufige Konsumneigung durch stark gestiegene Nahrungsmittel-, Brennstoff- und Treibstoffpreise sowie steigende Wohnungsmieten als Folge höherer Hypothekarzinsätze. Dazu kam die Verteuerung bestimmter Auslandsgüter infolge des lange Zeit schwachen Wechselkurses des Schweizerfrankens gegenüber dem Dollar. Der Landesindex der Konsumentenpreise stieg denn auch im Vergleich zum Jahre 1980 um 6,5%. Um die stark ansteigende Teuerung zu bremsen, verfolgte die Nationalbank eine restriktive Geldpolitik, was zu höheren Zinssätzen führte.

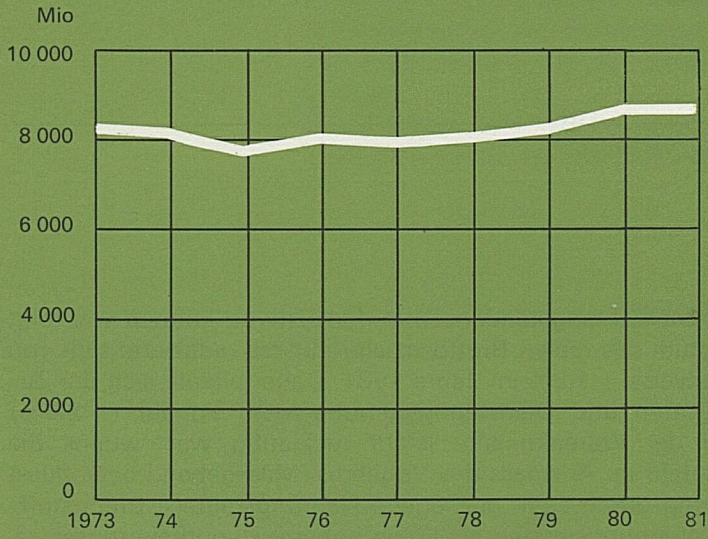
Wie 1980 gingen die grössten konjunkturellen Impulse von der Investitionsgüternachfrage aus, wobei sich diese im Laufe des Jahres 1981 abschwächte. Dabei bildete sich die Wohnbaunachfrage stark zurück, während die öffentliche Bautätigkeit auf Vorjahresniveau verblieb und die gewerblich-industriellen Bauten leicht zunahmen. Die Ausrüstungsinvestitionen schwächten sich ebenfalls ab, blieben jedoch, bedingt durch die Notwendigkeit, den Produktionsapparat wettbewerbsfähig zu halten und dem Arbeitskräftemangel mit vermehrter Automatisierung zu begegnen, über Vorjahresniveau. Die Vorratshaltung nahm auch 1981 zu, jedoch in wesentlich geringerem Umfange als im Vorjahr. Das Bruttoinlandprodukt nahm schätzungsweise um 0,5% zu. Einer Stagnation bei der industriellen Produktion stand eine deutliche Erhöhung des Dienstleistungsangebotes gegenüber. Am Arbeitsmarkt hielt der Nachfrageüberhang als Folge der guten Beschäftigungslage weiterhin an, und die Zahl der ausländischen Arbeitskräfte nahm weiter zu. Die Zunahme der realen Ausfuhren (+ 2,7%) stagnierte, während die Importe insgesamt zurückgingen (- 1,6%), dies zufolge stark rückgängiger Güterimporte. Der Dienstleistungsimport nahm dagegen zu, insbesondere bei den Auslandsferien, die real um 2% und wertmässig um 10% anstiegen.

Energiewirtschaft Elektrizität

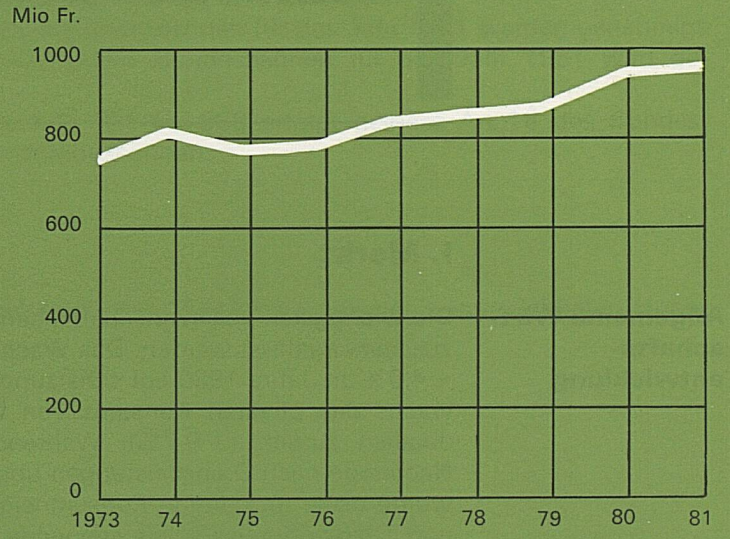
Der Verbrauch von Elektrizität nahm im Berichtsjahr (+ 2,7%) weniger stark zu als im Vorjahr (+ 4,4%). An der abgeschwächten Nachfrage waren alle drei grossen Verbraucherkategorien beteiligt: In der Gruppe Haushalt, Gewerbe, Landwirtschaft und Dienstleistungen stieg der Stromkonsum um 3,5%, in der Industrie um 1,5% und im Verkehr um 0,8%. Der Rückgang des Grosshandelsabsatzes der wichtigsten Mineralölprodukte verschärfte sich im Vergleich zum Vorjahr (- 7,8%). Während der Absatz von flüssigen Treibstoffen eine Zunahme um 1,6% aufwies, ergab sich bei den flüssigen Brennstoffen ein deutlicher Rückgang (- 13,1%). Der Absatz von Benzin stieg, bedingt durch den erneut hohen Bestand an Personenwagen, um 3,9%. Der Dieselöl-Absatz nahm um 0,9% ab, was bei einer nachgewiesenen Verbrauchszunahme auf einen Abbau von Lagerbeständen hinweist. Der Verkauf von Flugpetrol lag um 5,5% unter dem Ergebnis des Vorjahres, obwohl die Flugbewegungen leicht zugenommen haben.

Mineralöl

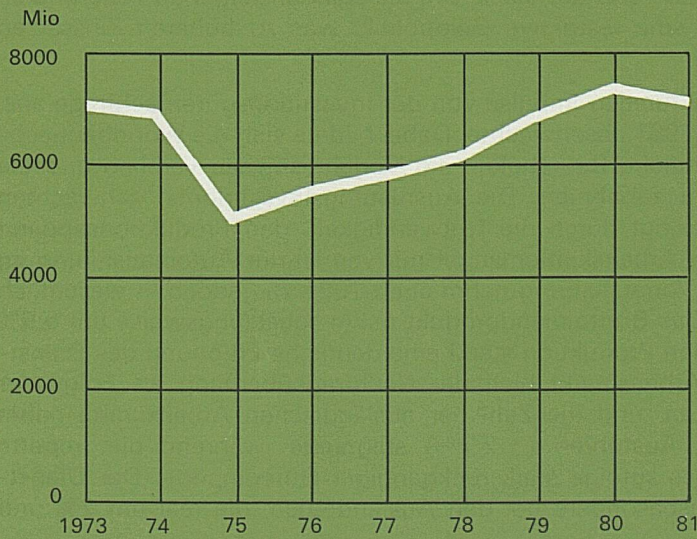
Reiseverkehr (Pkm)



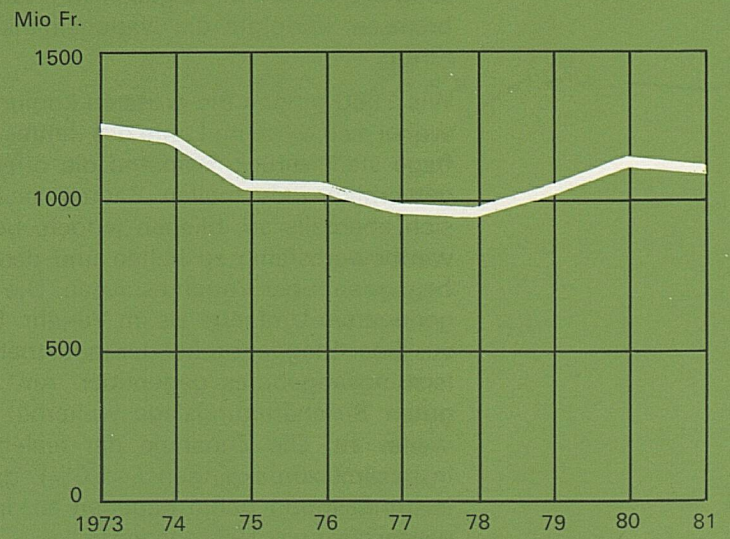
Einnahmen im Reiseverkehr



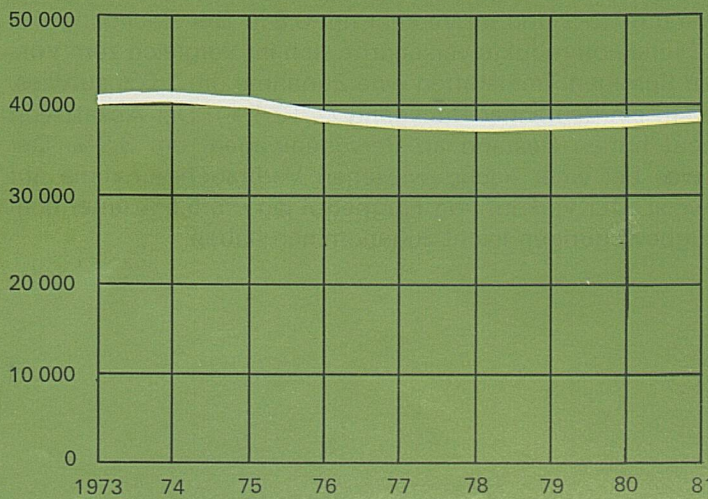
Güterverkehr (tkm)



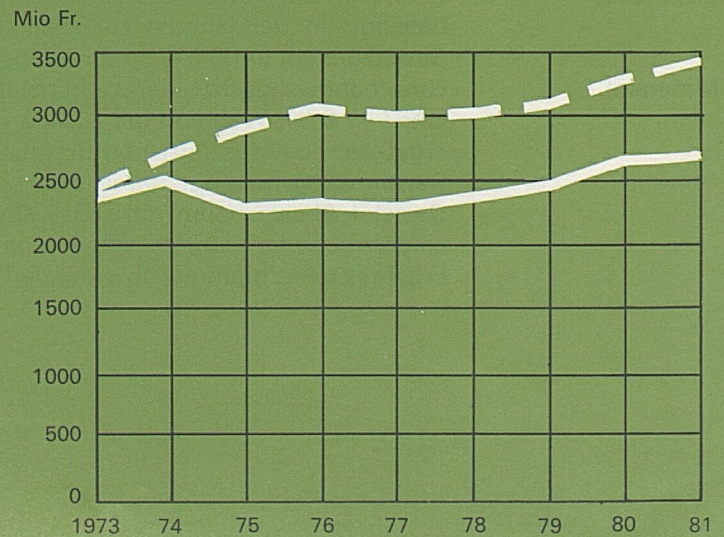
Einnahmen im Güterverkehr



Personalbestand



Gesamtaufwand/Gesamtertrag



Erdgas	Die Erdgasbezüge der Schweiz stiegen 1981 weiterhin an, was auf die vermehrte Verwendung von Erdgas zu Heizzwecken und zur Erzeugung von Prozesswärme zurückzuführen ist. Die Umstellung von flüssigen Brennstoffen auf Kohle setzte sich auch 1981 fort (+ 10,0%). Besonders stark war der Verbrauchszuwachs in der Zementindustrie.
Kohle	
Verkehrswesen	
Strasse	Das Nationalstrassennetz wurde von 1170,6 km im Jahre 1980 um 92,4 km auf 1263,0 km ausgedehnt (+ 7,9%). Unter anderem wurden die N12 Bern–Vevey fertiggestellt (+ 22,6 km) und Teilstücke der N1 (Bern West–Richtung Waadt, 24,9 km) und der N2 (Raum Sursee, 22,2 km) für den Verkehr freigegeben. Die noch geplanten Teilstücke reduzierten sich von 665,4 km auf 573,0 km. Das Nationalstrassennetz ist nun zu 68,8% fertiggestellt. Die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personen- und Kombiwagen stieg nach einer Stagnation im Jahre 1980 um ca. 3,5% im Berichtsjahr. Entsprechend dürfte auch der Bestand an Personen- und Kombiwagen um ca. 4% angestiegen sein. Der starke Zuwachs der neu in Verkehr gesetzten Liefer- und Lastwagen des Vorjahres (+ 16,1%) setzte sich auf tieferem Niveau auch im Berichtsjahr weiter fort (+ ca. 7,0%). Die im Konkurrenzbereich der Bahn stehenden ausländischen Autocars transportierten im Jahre 1981 5,44 Mio Fahrgäste in die Schweiz (+ 4,4%).
Luftverkehr	Im Gegensatz zum Vorjahr dehnte sich der Flugverkehr im Berichtsjahr wieder aus. Die Zahl der Flugpassagiere stieg in Zürich um 5%, in Genf um 4% und in Basel um 2%. Der häufig im Konkurrenzbereich der Bahn liegende Linienverkehr mit Kleinverkehrsflugzeugen auf Nebenstrecken dehnte sich ebenfalls weiter aus.
Rheinhäfen	Der Güterumschlag in den Rheinhäfen, der in den ersten neun Monaten 1981 gegenüber der Vorjahresperiode infolge der stark rückläufigen Importe von flüssigen Brenn- und Treibstoffen um 1 Mio Tonnen oder 15% abgenommen hatte, verbesserte sich im vierten Quartal deutlich. Der steigende Wechselkurs des Schweizerfrankens verbilligte die flüssigen Brenn- und Treibstoffe, so dass die Importe erneut zunahmen. Per Jahresende lag der Güterumschlag mit insgesamt 8,5 Mio Tonnen lediglich um 5,4% unter dem Vorjahresresultat.
Fremdenverkehr	Der Aufwärtstrend im schweizerischen Fremdenverkehr hielt auch 1981 weiter an. Die Logiernächte stiegen insgesamt von 34,1 Mio im Vorjahr auf 35,5 Mio im Berichtsjahr (+ 4,0%). Bei einer um 1,2% belebteren Nachfrage aus dem Inland verstärkte sich der Reiseverkehr aus dem Ausland um 6,0%. Vor allem Touristen aus Grossbritannien (+ 30%) und aus Italien (+ 12%) verbrachten ihre Ferien vermehrt in der Schweiz. Auch bei den Gästen aus der Bundesrepublik Deutschland, die mit einem Anteil von 36% die wichtigste Urlauberguppe aller Ausländerübernachtungen darstellen, konnte ein leichter Zuwachs verzeichnet werden (+ 2%). Die bis in den Spätsommer relativ stabile Währungslage, die in den letzten Jahren zurückhaltende Preispolitik sowie die günstige Verkehrslage im Herzen Europas waren die wichtigsten Gründe für die positive Entwicklung des schweizerischen Fremdenverkehrs.

II. Reiseverkehr

Verkehrsentwicklung

Die 1979 eingetretene Aufwärtsentwicklung bei der Verkehrsmenge setzte sich im Berichtsjahr erfreulicherweise fort. Die SBB beförderten insgesamt 218,2 Mio Personen; dies sind 1,9 Mio oder 0,9% mehr als 1980. Die in Personenkilometern (Pkm) ausgedrückten Verkehrsleistungen liegen um 79 Mio Pkm oder 0,9% unter dem Vorjahresergebnis. Mit 9100 Mio Pkm wurde das zweitbeste Ergebnis seit Bestehen der SBB erreicht.

Der Hauptanteil der Verkehrszunahme entfällt auf die Streckenabonnemente: 2,5 Mio Personen oder 2,3% mehr und 61 Mio oder 2,7% mehr Personenkilometer als im Vorjahr. Nur geringe Veränderungen ergaben sich beim schweizerischen Einzelreiseverkehr mit einer Zunahme der Verkehrsmenge um 0,45 Mio Personen oder 0,6% und einer Abnahme der Verkehrsleistungen um 37 Mio Pkm oder 1,1%. Im Binnenverkehr ist im Berichtsjahr bei den Gruppenreisen sowie bei den Geschäfts- und touristischen Abonnementen ein Rückgang um 0,65 Mio Personen (3,4%) bzw. 71 Mio Pkm (3,8%) zu verzeichnen. Die Entwicklung bei den Generalabonnementen allein verlief jedoch positiv: + 0,22 Mio Personen (3,5%) bzw. + 22 Mio Pkm (3,5%). Die rückläufige Entwicklung im Verkehr vom Ausland nach der Schweiz und im Transit durch das Land (grosse Entfernungen) bewirkte, dass der internationale Verkehr mit 0,36 Mio oder 3,3% weniger Personen und 32 Mio oder 1,8% weniger Personenkilometern gesamthaft eine Einbusse erlitt.

Im Bestreben, noch bessere Kenntnisse über den schweizerischen Reisemarkt zu gewinnen, wird das Reiseverhalten der Bevölkerung durch kontinuierliche Befragungen erforscht. Danach nahm das gesamte Verkehrsvolumen der Schweiz (alle Verkehrsmittel) im Jahre 1981 weiter zu, wobei sich sowohl die Zahl der Personenfahrten als auch die der geleisteten Personenkilometer erhöhte. 1981 wurden gegenüber 1980 je Einwohner mehr Fahrten unternommen und dabei auch längere Reisen ausgeführt.

Um die Bearbeitung des Marktes aufgrund vertiefter Marktkenntnisse weiter zu verbessern, wurde der gesamte Personenverkehr in sieben, nach Reisezwecke gegliederte Marktsegmente eingeteilt (Fahrten zur Arbeit, Fahrten zur Ausbildung, Ferienreisen, Geschäftsreisen usw.). Die Abklärungen werden noch vermehrte Klarheit über die Bedeutung und die Anteile der einzelnen Marktsegmente bringen. Die Erkenntnisse werden auch dazu beitragen, die spezifischen Anforderungen der Kundengruppen bestmöglich mit den Stärken der SBB zu verbinden.

Erträge

Die Erträge aus der Beförderung von Personen stiegen um 35,7 Mio Fr. oder 3,9% auf 946,8 Mio Fr. Der gesamte Reiseverkehr, welcher auch den Gepäckverkehr sowie die begleiteten Motorfahrzeuge einschliesst, erbrachte 966,6 Mio Fr.; dies sind 24,1 Mio Fr. oder 2,6% mehr als im Vorjahr. Besonders erfreulich ist die Entwicklung bei den Gruppenreisen (+ 5,4%), den Geschäfts- und ½-Preis-Abonnementen (+ 17,9% bzw. + 12,5%) sowie bei den regelmässigen Fahrten zur Ausbildung und zur Arbeit (+ 7,3%). Dagegen sanken die Erträge aus dem Verkehr vom Ausland nach der Schweiz und im Transit durch die Schweiz um 3,3% wegen der erwähnten rückläufigen Verkehrsentwicklung.

Dieses gesamthaft gesehene positive Bild wird durch die Tatsache verstärkt, dass die Eröffnung des Gotthardstrassentunnels sowie die damit verbundene Einstellung der Autotransporte durch den Gotthardtunnel sich im Jahre 1981 mit einer Ertragseinbusse von 12,3 Mio Fr. erstmals voll auswirkte.

Kundendienst und Werbung

Die Bestrebungen der SBB gehen dahin, weitere kundenfreundliche Massnahmen einzuführen, um ein noch einfacheres Bahnfahren zu ermöglichen und um gleichzeitig den aus betriebswirtschaftlichen Gründen notwendigen Zwang zur Automatisierung zu unterstützen. So wurden von der im Sinne einer Absichterklärung von den Partnern des öffentlichen Verkehrs 1978 verabschiedeten «Neukonzeption Verkauf Personenverkehr» bis Ende 1981 folgende Postulate verwirklicht:

- Die konsequente Ableitung der ermässigten Preise im Einzel- und Gruppenreiseverkehr vom Normaltarif, wodurch die Preisberechnung vereinfacht wird.
- Eine erste Anwendung der rein marktorientierten, von der tatsächlichen Entfernung abweichenden Distanzberechnung (erhöhte Anzahl Tarifkilometer) bei der Flughafenlinie Zürich.

- Die Beschränkung der Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Billette für Distanzen bis 36 km auf einen einzigen Tag und Aufhebung der Retouermässigung in diesem Entfernungsbereich, um die Fahrausweiskontrolle zu rationalisieren, die Sicherung der Einnahmen zu verbessern und demzufolge die Einnahmen zu erhöhen.
- Die Einführung einer 10 Jahre gültigen Grundkarte zu den General- und ½-Preis-Abonnements. Dadurch entfällt für den Kunden bei der Erneuerung des Abonnements die Beibringung einer Foto. Der Verkauf wird vereinfacht und beschleunigt.
- Die Aufhebung der Bindung der Tageskarten zu ½-Preis-Abonnements an ein bestimmtes Abonnement. Mit der freizügigen Verwendung wird die Vorhaltung der Tageskarten für den Kunden erleichtert und die Attraktivität dieses Fahrausweises erhöht.
- Die Herabsetzung der Mindestteilnehmerzahl bei Gruppenreisen auf sechs Personen und die Erhöhung der Zahl der Gratisfahrten zur Verbesserung der Akquisition in diesem unter starkem Wettbewerbsdruck stehenden Verkehr.
- Die Einführung der Selbstkontrolle der Fahrausweise durch den Reisenden auf verkehrsschwachen Linien. So wurde Ende Mai 1981 auf der Strecke Olten–Läufelfingen–Sissach der kondukteurlose Betrieb eingeführt, wie er seit Herbst 1980 bereits auf der Strecke Vevey–Puidoux–Chexbres besteht. Für die Abstempelung der Streckenabonnements für gelegentliche Fahrten durch den Reisenden wurden Entwertungsgeräte installiert. Für Verbindungen innerhalb dieser «Selbstkontrollstrecke» werden neu Abonnements für 12 einfache Fahrten zum Preis von 10 Fahrten ausgegeben. Gleichzeitig wurden, vorwiegend für ½-Preis-Abonnenten, unpersönliche und unbeschränkt gültige Billetheft für 10 einfache Fahrten zum halben Preis geschaffen.
- Dank dem Rahmenvertrag zwischen PTT und SBB über den Verkauf von Bahnfahrausweisen durch Poststellen, der am 4. Juni 1981 unterzeichnet wurde, wird dem Bahnbenützer die Möglichkeit gegeben, in Ortschaften mit nicht besetzten Stationen die Fahrausweise bei der Poststelle zu beziehen. Aufgrund dieses Vertrages wurden bereits vier Poststellen mit dem Billetverkauf betraut.
- Bestellung neuer, elektronisch gesteuerter Billetautomaten mit grosser Kapazität und kundenfreundlicher Ausstattung (Banknotenannahme, Restgeldrückgabe, Münzverarbeitung).

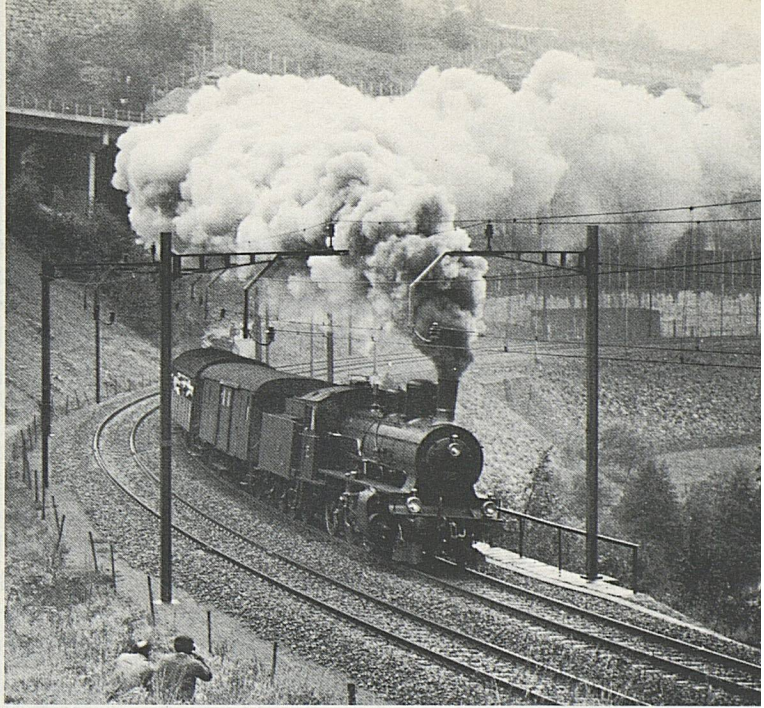
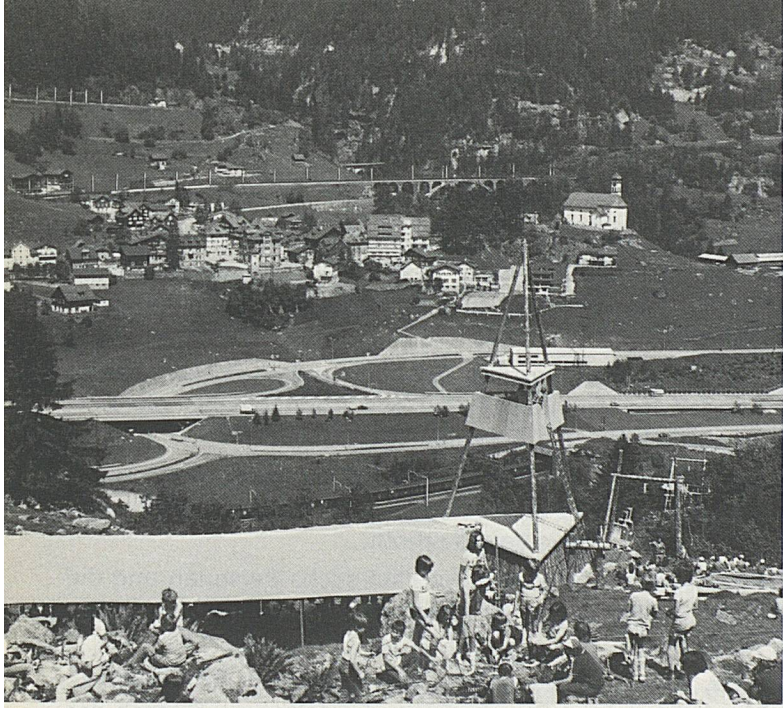
Zur weiteren Hebung des Kundendienstes wurde die telefonische Bestellung von Fahrausweisen und Bahnleistungen aller Art gefördert und verbessert.

Auf Anregung der SBB und in Zusammenarbeit mit den Schulbehörden konnte am 1. September 1981 ein einheitlicher offizieller Schülerausweis für öffentliche Sekundar- und Mittelschulen zum Bezug von Schülerabonnements eingeführt werden. Dadurch entfallen sowohl bei den Schulsekretariaten als auch bei den Abonnementsausgabestellen administrative Umtriebe.

Um bei den Urlaubsreisen der Absolventen von Rekrutenschulen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, wurden auf Initiative des EMD im Sinne eines Versuches Gutscheine abgegeben, mit denen diese Wehrmänner Fahrausweise zum Einheitspreis von 5 Franken beziehen konnten. Das EMD, das den Bahnen die Preisverbilligung vergütete, erhofft sich von dieser Massnahme eine Verminderung der Strassenverkehrsunfälle mit all ihren Folgen.

Im schweizerischen Gepäckverkehr wurden auf den 1. Dezember 1981 die Stückfrachten um 20% und diejenigen für das Fly-Gepäck um 16,7% erhöht. Das Netz der Abfertigungsstellen für Fly-Gepäck (direkt nach dem Zielflughafen abgefertigtes Fluggepäck) wurde weiter verdichtet. Seit 1. Dezember 1981 wird dieser Service an 95 schweizerischen Bahnhöfen und Postauto-stationen angeboten.

Im April 1981 wurde mit der Ausrüstung von 154 Dienststellen des Personenverkehrs mit 460 Buchungsmaschinen begonnen. Es handelt sich um elektronische Tischrechner, die direkt an der



1882-1982
Gotthardbahn
Ferrovie
del San Gottardo

Verkaufsfront installiert sind. Sie erlauben, die Beträge für Kassenkontrolle und Buchhaltung an der Quelle zu erfassen sowie alle anfallenden Rechenoperationen auszuführen. Das System befreit die Dienststellen von aufwendigen manuellen Buchhaltungsarbeiten.

Aktionen an der MUBA und in vielen Einkaufszentren bildeten den Abschluss einer gross-angelegten und erfolgreichen Verkaufskampagne «½-Preis-Abonnemente». Den Käufern von 12-monatigen Abonnements «ELITE», «JUNIOR» und «SENIOR» wurden kleine Zugaben gewährt. Der Verkauf dieser Fahrausweise konnte durch diese Aktion namhaft gesteigert werden.

Im Sommer wurde vom Ausschuss zur Förderung und Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern (AFÖ) erstmals der «Regionalfahrplan Bern» in einer Auflage von 150 000 Exemplaren herausgegeben und an alle Haushaltungen verteilt.

Auf den überseeischen Märkten wird nebst dem zweimonatigen neu ein einmonatiger Eurail-Youthpass angeboten, um den Bedürfnissen der jungen Kundschaft besser Rechnung zu tragen.

Vom 16.–31. Januar und von anfangs Juni bis Ende Juli 1981 wurde Erdbebenopfern aus Italien, die sich vorübergehend in der Schweiz aufhielten, in Zusammenarbeit mit der italienischen Botschaft die unentgeltliche Rückfahrt an ihren italienischen Wohnort angeboten. Der italienische Staat kam für die Kosten auf.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 27. September 1981 verkehren zwischen Genf und Paris via Culoz täglich zwei Zugspaare des französischen Hochgeschwindigkeitszuges (TGV). Zusammen mit der französischen Bahngesellschaft wurden in Genf Verkauf und Werbung dieses hochwertigen Angebotes organisiert.

Mitte Februar 1981 wurde der Eurail-Fahrplan 1981 mit den besten europäischen Städteverbindungen im Auftrag der Europäischen Personentarif-Konferenz von den SBB herausgegeben. Dieser Fahrplan – mit übersichtlich dargestelltem Angebot – ist vor allem für die Kundschaft in Übersee bestimmt.

Als Rückgrat der gesamten Verkaufsanstrengungen sorgte die anfangs Mai 1981 gestartete Basiswerbung bis zum Jahresende für eine stetige Präsenz der Bahn im hartumkämpften Verkehrsmarkt.

III. Güterverkehr

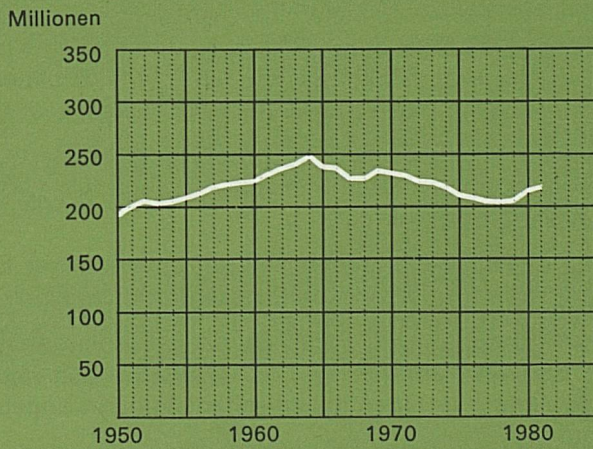
Die Schweiz erfreute sich im Gegensatz zu nahezu allen anderen Industrieländern auch im Jahre 1981 noch einer guten Konjunktur. Die immer noch andauernde Konjunkturschwäche in den Nachbarländern führte aber zu einer Abschwächung des internationalen Güterausstausches und damit auch zu einem Rückgang der durch die SBB beförderten Gütermengen: 1981 wurden mit 45,26 Mio t rund 1 Mio t (– 2,2%) weniger Güter transportiert als im Vorjahr.

«Gotthardbahnschau» als Auftakt zum Jubiläum «100 Jahre Gotthardbahn 1882–1982»

Im Hinblick auf das bevorstehende grosse Jubiläum gaben die SBB einem breiten Publikum Gelegenheit, von einem erhöhten Zuschauerplatz aus – auf der dem Dorf Wassen gegenüberliegenden Talseite – den Betriebsablauf auf der Gotthardlinie zu verfolgen. Vom 11. Juni bis 9. Oktober 1981 wurden den Besuchern an insgesamt 74 Vorführungstagen nebst den fahrplanmässigen Zügen auch Züge mit historischen Lokomotiven und Wagen gezeigt und näher beschrieben. Das Interesse überstieg alle Erwartungen: 48 Extrazüge brachten 37 109 Schülerinnen und Schüler nach Wassen, mit den 24 für weitere Besucher geführten Extrazügen reisten 19 320 Personen, und gegen 26 000 Zuschauer benützten Regelzüge, Autocars oder individuelle Verkehrsmittel. Insgesamt haben somit der Gotthardbahnschau über 82 000 Besucher beigewohnt.

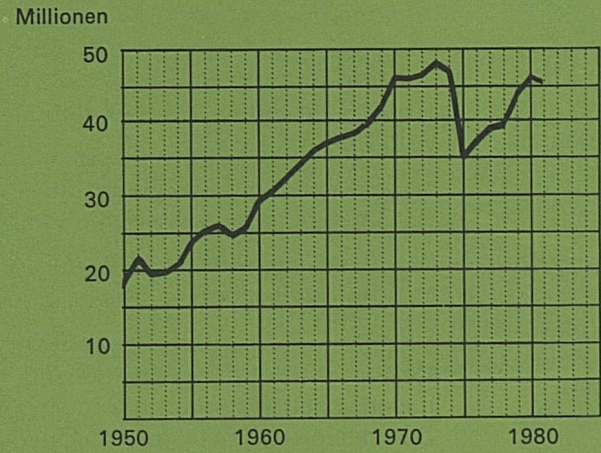
Reiseverkehr

Reisende

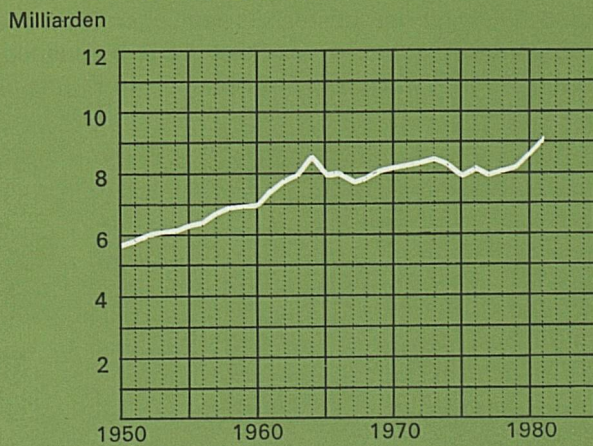


Güterverkehr

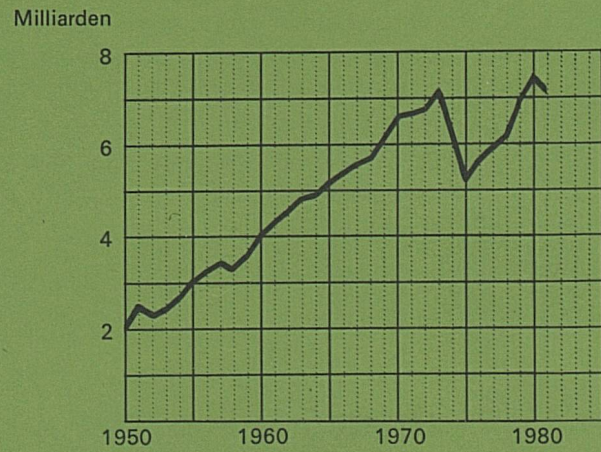
Tonnen



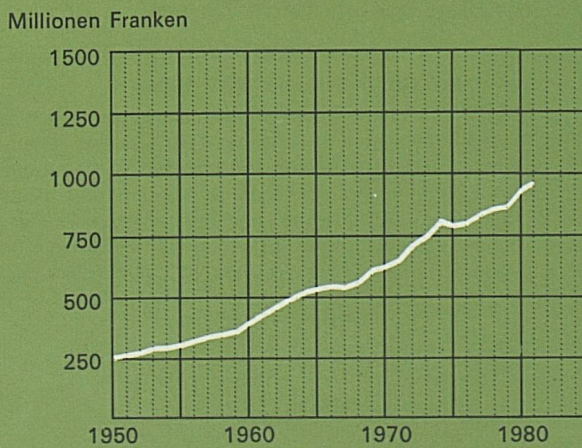
Personenkilometer



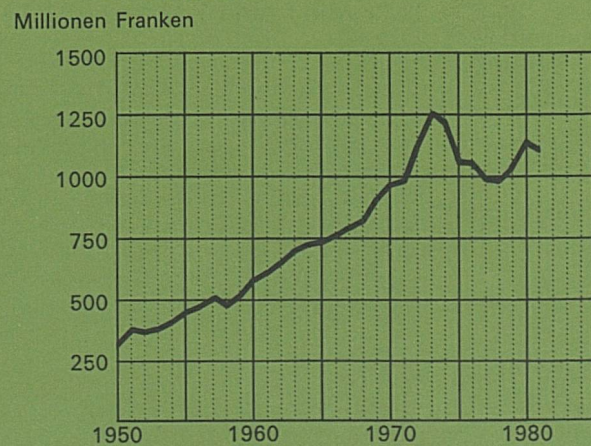
Tonnenkilometer



Einnahmen



Einnahmen



Entwicklung des Güterverkehrs im Vergleich zum Jahre 1980 und zum Hochkonjunkturjahr 1973:

	1973	1980	1981	Veränderung in Prozenten	
	Mio t	Mio t	Mio t	1980-1981	1973-1981
Transportvolumen	47,64	46,27	45,26	- 2,2	- 5,0
Wagenladungsverkehr	45,46	44,82	43,80	- 2,3	- 3,6
- Binnenverkehr	18,28	16,93	17,14	+ 1,3	- 6,3
- Importverkehr	13,58	12,71	12,00	- 5,7	- 11,7
- Exportverkehr	2,25	2,55	2,53	- 0,7	+ 12,8
- Transitverkehr	11,35	12,63	12,13	- 3,9	+ 6,9
davon kombinierter Verkehr	1,06	3,80	3,75	- 1,3	+ 255,7
Stückgut	1,83	1,07	1,06	+ 1,0	- 41,4
Post	0,35	0,38	0,40	+ 4,5	+ 11,4

Die Entwicklung des Binnen- und Importverkehrs wurde im Jahre 1981 sehr stark durch die besondere Situation im Mineralölsektor beeinflusst. Die Nachfrage nach Mineralölprodukten blieb in den ersten neun Monaten stark zurück. Das Verkaufsvolumen an flüssigen Brennstoffen verminderte sich in diesem Zeitraum um 28%, während jenes bei den flüssigen Treibstoffen noch um 0,6% zunahm. Gesamthaft wurden bis Ende September 1981 rund 22% weniger Mineralölprodukte importiert oder ab Raffinerien abgeführt. Infolge der starken Zunahme der Mineralöltransporte in den letzten drei Monaten des Jahres verminderte sich der Rückgang der Gesamtmenge bis Ende Jahr auf - 9% (rund - 1 Mio t). Dies brachte der Bahn bei den Abfuhren ab den Rheinhäfen, den direkten Importen und den Raffinerieabfuhren Verkehrsverluste von - 0,82 Mio t (- 12%). Dies bedeutet, dass sich der Marktanteil der Bahn im Vergleich zur Strasse von 57,2% im Vorjahr auf 54,8% im Jahre 1981 verschlechtert hat. Im Mineralölsektor kann diese Entwicklung bei rückläufigem Verkehr immer wieder beobachtet werden: Die Mineralölfirmer sind in erster Linie bemüht, ihre eigenen Strassentransportmittel auszulasten, die bei normaler Beschäftigung sonst im Verteilverkehr eingesetzt werden.

Ebenfalls unter dem Einfluss dieser Entwicklung im Mineralölsektor gingen die Zu- und Abfuhren nach und von den Rheinhäfen im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,26 Mio t zurück. Die Transporte von und nach den Rheinhäfen sind in der nachfolgenden Statistik unter Importverkehr (Abfuhren), Exportverkehr (Zufuhren) und Transitverkehr (Zu- und Abfuhren) enthalten.

Internationaler Wagenladungsverkehr

	via Rheinhäfen			via trockene Grenze			Total	
	1980	1981	-/+ %	1980	1981	+/- %	1980	1981
	Mio t	Mio t		Mio t	Mio t		Mio t	Mio t
Export-Wagenladungen	0,15	0,18	+ 20	2,40	2,35	- 2	2,55	2,53
Import-Wagenladungen	4,88	4,58	- 6	7,84	7,42	- 5	12,72	12,00
Transit-Wagenladungen	1,20	1,21	+ 1	11,43	10,93	- 3	12,63	12,14
Total Wagenladungen im internationalen Verkehr	6,23	5,97	- 4	21,67	20,70	- 4	27,90	26,67

Die Auswirkungen der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels auf den Verkehrsablauf werden von Bundesstellen untersucht. Noch ist das Ergebnis nicht bekannt; wie jedoch dem nachfolgenden Kommentar zu den einzelnen Verkehrsarten entnommen werden kann, sind wegen diesem, den Strassenverkehr in hohem Masse erleichternden Strassentunnel in ver-

schiedenen Bereichen (z. B. Verkehr aus dem Tessin nach der übrigen Schweiz, Importe und Transit von Früchten und Gemüsen) bereits Abwanderungen von Wagenladungsverkehr von der Bahn auf die Strasse festgestellt worden.

Unter Berücksichtigung des Konjunkturverlaufes erscheint das im Binnen-Wagenladungsverkehr erzielte Verkehrsergebnis mit einer Zunahme der Tonnage um + 217 000 t (+ 1,3%) eher schwach. Dieses Ergebnis wurde aber durch zwei Sonderentwicklungen ungünstig beeinflusst: Wie bereits erwähnt, gingen im Jahre 1981 die Raffinerieabfuhr von Mineralölprodukten stark zurück (– 420 000 t oder – 10%). Mit einem Verkehrsrückgang von – 405 000 t (– 14%) musste die Bahn fast die gesamte Mindermenge tragen. Auf die Gründe wurde bereits hingewiesen. Der Marktanteil der Bahn sank um 3% auf 67,8%. Im weiteren wurde der Kurzstreckenhuckepack Altdorf–Cadenazzo nach Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels stark eingeschränkt und auf den 31. Mai 1981 ganz eingestellt. Dies bedeutet für die Statistik 1981 einen Verkehrsrückgang um rund 245 000 t. Wenn diese beiden Einflussfaktoren aus dem Vorjahr ausgeklammert werden, so ergibt sich für den Binnen-Wagenladungsverkehr eine Verkehrszunahme von + 6,5%.

Im übrigen ist zu beachten: Der Absatz von Nahrungs- und Genussmitteln ging im Zeitraum Januar bis Oktober 1981 real durchschnittlich um 3,4% zurück. Trotzdem konnte die Bahn in diesen beiden Sektoren das Verkehrsvolumen durch Gewinnung von Neuverkehren um rund 76 000 t (+ 10%) vergrössern. Massive Verkehrszunahmen waren zu verzeichnen in den Bereichen Zuckerrüben mit + 218 000 t (gute Ernte und Vergrösserung der Anbaufläche), Rohbaustoffe/Kies mit + 367 000 t (gute Baukonjunktur, forcierter Autobahnbau) und Bindemittel mit + 259 000 t (Zunahme des gesamten Zementausstosses um rund 3%). Weitere, weitgehend konjunkturbedingte Zunahmen der Tonnage konnten bei den Branchen Papier und Glas festgestellt werden. Dagegen erreichten die Eisen- und Stahlgießereien den Rekordausstoss des Jahres 1980 nicht mehr, was für die Bahn eine Mindertonnage von 26 000 t bedeutete. In der Chemiebranche stieg zwar der gesamte Produktionsindex um rund 2%, ungünstig für den Bahntransport (– 33 000 t) wirkten sich aber der stagnierende oder gar rückläufige Geschäftsgang in den Sparten organische und anorganische Chemikalien, Kunststoffe und Farbstoffe aus. Im Sektor Stein- und Tonwaren ist die Mindertonnage von – 31 000 t zum grössten Teil die Folge der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels: Transporte von Backsteinen und Natursteinen aus dem Tessin in die übrige Schweiz sind von der Bahn an die Strassenkonkurrenz verloren gegangen.

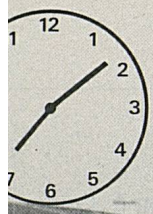
Die Exporte der schweizerischen Industrie nahmen zwar bei branchenmässig wesentlich unterschiedlicher Entwicklung wertmässig kräftig zu, lagen jedoch mengenmässig leicht unter dem Vorjahresniveau. Die gesamten Exporte der Schweiz gingen im Vergleich zum Vorjahr um rund 78 000 t (– 1,5%) zurück. Von dieser Mindertonnage entfielen 18 000 t auf den Export-Wagenladungsverkehr der Bahn (– 0,7%). Der Marktanteil der Bahn verbesserte sich damit im Vergleich zur Strasse um 0,4% auf 50,2%. Den grössten Verkehrsrückgang erlitt beim Export-

Huckepack – im Aufwind

Die seit Mai 1981 betriebene «rollende Autobahn» zwischen Freiburg im Breisgau und Lugano-Veduggio erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Die Bilderfolge nebenan zeigt, weshalb immer mehr Strassentransport-Unternehmungen auf dem «Rücken der Bahn» süd- und nordwärts fahren.

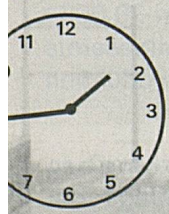
- 07.08 Uhr
Frühmorgens kann sich das Strassenfahrzeug in Freiburg (BrsG.) auf die «rollende Autobahn» begeben – auch bei schlechter Sicht und winterlichen Verhältnissen. Der sorgenfreie Strassentransport beginnt um 07.08 Uhr. . .
- 12.12 Uhr
Über Mittag bereits unterwegs im verschneiten Gotthardgebiet: Planmässig und ohne Stockungen rollt die lange Lastwagen-Kolonne, bergauf und bergab. Die Kilometerzähler jedoch stehen still. Und die Chauffeure ruhen sich im komfortablen Begleitwagen aus.
- 13.44 Uhr
Bereits im Süden, nämlich in Lugano-Veduggio, eingetroffen. Dank Huckepack der Bahn werden die Strassentransporteur – mit frischen Kräften – die zweite Tageshälfte für ihre Verteilfunktion voll nutzen können.

LEIBURG BRSG



MBRI-PIOTTA

UGANO VEDEGGIO



verkehr mit – 77 500 t die Holzindustrie. Nach witterungsbedingten Schwierigkeiten im 1. Quartal 1981 nahmen die Holzexporte im 2. Quartal zu. Weitgehend beeinflusst durch das Importdepot und die unsichere Wirtschaftslage in Italien gingen die Verkäufe in der zweiten Jahreshälfte aber stark zurück. Die Ausfuhr von Zigaretten sank 1981 um rund 30%, was für die Bahn einen Verkehrsverlust von 16 000 t bedeutet. Im Sektor Glas gingen die Bahnexporte um 11 900 t zurück. Kunden in der BRD (Firmen ohne Anschlussgeleise) wünschten die Anlieferung des Glases per LKW.

Die Aluminiumindustrie musste im Exportbereich erhebliche Einbussen in Kauf nehmen. Dies ist der hauptsächlichste Grund für den Rückgang der Bahnexporte im Sektor Buntmetalle um 8500 t. Im Bereich Chemie stiegen die Exporte mengenmässig um rund 8%. Die Ausfuhr chemischer Grundstoffe nach Italien ging aber gesamthaft um rund 30 000 t zurück, was vor allem der Bahn Verkehrsverluste brachte und dafür verantwortlich ist, dass die Bahn im Sektor Chemie 8400 t weniger beförderte als 1980. Im Sektor Eisen und Stahl und in der Maschinenindustrie lagen die Auslandbestellungen höher als erwartet, was sich auch in einer deutlichen Zunahme der Bahnexporte niederschlug: die Verkehrssteigerung betrug in diesen Branchen zusammen rund 71 000 t. Besonders stark hat die Ausfuhr von Schrott und Abfällen aus der Eisenbearbeitung zugenommen. Die mengenmässigen Exporte der Papierindustrie konnten im Jahre 1981 um etwas mehr als 9% auf rund 272 000 t gesteigert werden, wovon die Bahn 202 326 t beförderte. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von + 21 000 t.

Die gesamten mengenmässigen Importe der Schweiz gingen um rund 1,38 Mio t (– 4%) zurück. Dieser Rückgang wurde vor allem durch die Entwicklung bei den Rohstoffen, Halbfabrikaten und den Energieträgern dominiert: die ungewissen Konjunkturaussichten, die vorhandenen Lager und die hohen Zinskosten dürften zu vorsichtigem Handeln veranlasst haben. Im Berichtsjahr wurden mit der Bahn 720 000 t (– 5,7%) weniger Importwaren transportiert als im Vorjahr. Der Marktanteil der Bahn sank von 54,5% im Vorjahr auf 53,9%. Das Verkehrsergebnis bei der Bahn im Importsektor wird weitgehend durch das Andauern der erwartenden Haltung bei den Mineralölprodukten (vor allem Heizöl) negativ beeinflusst: Trotz starker Zunahme der Mineralölimporte in den letzten drei Monaten des Jahres 1981 wurden rund 418 000 t (– 11%) weniger flüssige Brennstoffe mit der Bahn importiert. Die Abfahrten von den Rheinhäfen gingen um rund 470 000 t (– 20%) zurück, während die direkten Importe über die trockene Grenze um rund 52 000 t (+ 4%) zunahmen. Bedeutende Verkehrsverluste waren mit – 175 000 t auch im Sektor Metallindustrie zu verzeichnen: Vor allem zu Beginn des Jahres führte die Zurückhaltung der Produzenten beim Einkauf von Rohmaterialien (sinkende Tendenz der Rohstoffpreise), die nachlassende Nachfrage im Inland und der vermehrte Lagerabbau infolge starken Anstieges der Fertigfabrikatelage zu einem Rückgang der Bahntonnage. Im Bereich Früchte/Gemüse sind die Verkehrsverluste von 40 000 t neben der schlechteren Ernte auf Verlagerungen zum Strassentransport zurückzuführen (bedingt durch die im Raume Zürich seit der Eröffnung des Engros-Marktes für die Bahn verschlechterte Konkurrenzsituation, durch die schnellere Strassenverbindung seit Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels und durch die Verkehrsleistung der Italienschen Staatsbahnen FS). Im Sektor Fette/Öle führte die starke Auslandskonkurrenz zu einer rückläufigen Fettproduktion und damit auch zu einem Rückgang der Importe von Ölsaaten. Für die Bahn bedeutet dies einen Verkehrsverlust von 33 600 t. Der Verkehrsrückgang von 79 000 t beim Getreide ist darauf zurückzuführen, dass im Jahre 1981 infolge der guten Vorjahresernte weniger Brotgetreide importiert werden musste und wegen der rückläufigen Fleischproduktion die Nachfrage nach Futtergetreide gesunken ist.

Im Bereiche Holz wurden 1981 die gesamten Importe leicht gesteigert. Die Bahn erlitt aber einen Verkehrsrückgang von 41 000 t. Ein Teil davon ist in der nachlassenden Nachfrage der Spanplattenwerke nach Abfallholz begründet. Vor allem bei den Importen aus den Nachbarländern (BRD, Österreich, Frankreich) wurden Transportanteile an die Strasse verloren (Verkehre über kurze Distanzen, Empfänger ohne Anschlussgeleise). Eine ähnliche Entwicklung ist auch

bei der Papierbranche zu beobachten. Die gesamten mengenmässigen Importe stiegen um rund 1%, die Bahnimporte sanken um 37 000 t. Verkehrsverluste an die Strasse sind vor allem bei den Importen aus der BRD festzustellen (Streuverkehr). Die Textilindustrie hat infolge Höherbewertung des Dollars und vorsichtiger Dispositionen auf dem Rohstoffmarkt weniger Rohstoffe importiert. Dies brachte der Bahn einen Verkehrsrückgang von 13 000 t. Diesen in verschiedenen Bereichen erlittenen Verkehrsverlusten steht eine massive Verkehrszunahme bei den festen Brennstoffen gegenüber. Die Bahntransporte aus den Kohlenimporten stiegen um 258 000 t. Ein grosser Teil dieses Mehrverkehrs entfällt auf die Zementindustrie, die 1981 rund 166 000 t mehr Kohle mit der Bahn einführte als im Vorjahr. Die Kohle diente der Zementindustrie bereits zu über 70% als Brennstoff für die Zementherstellung (vgl. Bilder Seite 59).

Unter Berücksichtigung der ungünstigen Wirtschaftslage in den Nachbarländern der Schweiz muss das Ergebnis im Transitverkehr trotz des Rückganges von 3,9% (– 495 000 t) als gut bezeichnet werden, war es doch um + 6,9% höher als im Jahr 1973 (Hochkonjunktur). Abgesehen von kleineren Einschränkungen wickelte sich der Verkehr mit Italien bis Ende Juni normal ab. Ab diesem Zeitpunkt behinderten zeitweise Rückhaltesperren und die Kürzung der Verladequoten über sämtliche südlichen Grenzübergänge (infolge Streiks, Regionalwahlen und Reduktion der Arbeitszeit beim Lokpersonal der FS) die betriebliche Abwicklung sehr stark. Dadurch entstanden für die Kunden wesentliche Einbussen an Leistungsqualität. Leistungsbedingte und auch auf die Konjunktur zurückzuführende Verkehrsverluste sind vor allem in den folgenden Branchen eingetreten:

Chemie	– 76 100 t	Stahl/Eisen	– 311 500 t
Papier	– 43 100 t	Buntmetalle	– 24 700 t
Glas	– 26 200 t	Maschinen/Apparate	– 31 300 t

Der Verkehrsverlust von 114 110 t bei den Nahrungsmitteln kann weitgehend auf die rückläufigen Zuckerimporte von Italien aus der BRD zurückgeführt werden. Im 1. Halbjahr 1980 waren infolge betrieblicher Schwierigkeiten der Französischen Staatsbahn SNCF über Modane Getreidetransporte von Frankreich nach Italien mehr als üblich im Transit durch die Schweiz geführt worden. Dies erklärt den Verkehrsrückgang von 136 000 t im Sektor Getreide.

Mit + 83 000 t ist bei der Getränkebranche eine starke Verkehrszunahme zu verzeichnen. Im Jahre 1980 waren die Weintransporte stark zurückgegangen, weil von der BRD infolge schlechter Vorjahresernte in Italien vermehrt Wein aus Frankreich bezogen wurde. Im Bereich Früchte und Gemüse konnte die letztjährige Tonnage mit + 409 t leicht übertroffen werden. Diese Transporte sind stark konkurrenziert. Tatsache ist, dass im Vergleich zu 1973 rund 250 000 t (– 24%) weniger per Bahn befördert werden konnten. Dabei spielt allerdings auch der Umstand mit, dass die Leistungen der südlichen Nachbarbahn nicht immer befriedigten (schlechte Übergabe/Übernahme der Züge an der Südgrenze, Zugsverspätungen, schlechte Wagenstellung).

Die ungünstige Wirtschaftsentwicklung in Westeuropa hat sich zum Teil auch auf die Entwicklung der kombinierten Verkehre ausgewirkt. Der Grosscontainerverkehr war mit – 0,5% leicht rückläufig, wobei unterschiedliche Ergebnisse zu verzeichnen sind:

Binnenverkehr	– 6 700 t	– 8%	Import	– 46 800 t	– 13%
Export	+ 33 400 t	+ 10%	Transit	+ 1 900 t	+ 0,1%

Beim Huckepackverkehr wird das Gesamtergebnis durch den auf den Ende Mai 1981 aufgehobenen Kurzstreckenhuckepack Altdorf–Cadenazzo beeinträchtigt. Bei Ausklammerung dieses Verkehrs ergibt sich für den gesamten Huckepackverkehr eine Zunahme von + 16,8% (+ 237 000 t).

Beim Stückgutverkehr konnte die Tonnage trotz Preiserhöhungen gehalten werden. Die Mengenverluste im internationalen Verkehr (Schnellgut – 9,8% und Frachtgut – 2,2%) konnten durch die leichte Verkehrszunahme beim Binnenverkehr wettgemacht werden.

Ertrag

Der Gesamtertrag aus dem Güterverkehr (Frachten, Gebühren für Sonderleistungen und Post-ertrag) belief sich auf 1106,21 Mio Fr. Er erfuhr mit – 2,0% einen leicht schwächeren Rückgang als die Verkehrsmenge. Das finanzielle Ergebnis 1981 ist jedoch aus folgenden Gründen nur bedingt mit dem Vorjahresergebnis vergleichbar:

- Die Intercontainerfrachten werden für den Export- und Transitverkehr seit 1. November 1980 und für den Importverkehr seit 1. Juli 1981 maschinell abgerechnet. Bis zu diesen Zeitpunkten wurden die Frachten manuell erfasst und gestützt auf Tonnenkilometer-Sätze in die Statistik übernommen. Diese vom Kommerziellen Dienst Güterverkehr ermittelten Pauschalsätze haben sich nachträglich als zu hoch erwiesen, was den Frachtvergleich für den Export-, Import- und Transitverkehr verfälscht.
- Seit Ende März 1981 stieg der nominelle Aussenwert des Schweizerfrankens an (z.B. Kurs DM Monatsmittel März 1981 91.148, November 1981 80.193). Dieser Umstand führte dazu, dass die Frachtverträge in Schweizerfranken für die Schweizer Bahnen aus den Tarifen in ausländischen Währungen und mit UIC-Franken automatisch zurückgingen. Ausserdem mussten bei einigen besonders stark konkurrenzten Grossverkehren, deren Frachten in Schweizerfranken belastet werden, währungsbedingte Abschläge gewährt werden, damit die Verkehre nicht verloren gingen.

Verkaufs- förderung und Tarifmassnahmen

Die Transportnachfrage im Verkehrsbereich der Schweiz hielt sich auf einem relativ hohen Niveau. Die Erwartung eines Abschwungs der Konjunktur war aber deutlich spürbar. Indikatoren dafür waren kleinere Bestellmengen und reduzierte Lager. Mit dem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen, der Schaffung einer wintersicheren Nord-Süd-Verbindung durch den Gott-hard-Strassentunnel und dem weiteren Ausbau der ausländischen Autobahnnetze verstärkte sich auch in diesem Jahr der Konkurrenzdruck auf die Bahnen. Gleichzeitig setzte das massive Ansteigen der Kosten wettbewerbspolitischen Preismassnahmen Grenzen. In der zweiten Jahreshälfte war der «Verkauf» mit der Anpassung der Preisvereinbarungen im Zusammenhang mit der strukturellen Tarifänderung auf den 1. Januar 1982 beschäftigt. Die Wagenladungspreise konnten etwas mehr als im Rahmen der Teuerung angehoben werden. Die Verkaufsziele wurden unterschiedlich erfüllt. Im Binnenverkehr konnte das Ziel weitgehend erreicht werden. In den Bereichen Import/Export überwiegen dagegen – wie bereits dargelegt – die Verkehrsverluste.

Im Stückgutverkehr sind die Beförderungspreise auf den 1. Januar 1981 neu gestaltet worden. Dabei wurden die Erkenntnisse aus der 1980 ausgelaufenen Aktion Stückgut betreffend wettbe- werbsbezogener Ausrichtung des Tarifs berücksichtigt. Die Preise für kleinere Sendungen wurden stärker angehoben als jene für Sendungen mit mittleren bis schweren Gewichten und über Entfernungen ab 50 km. Gleichzeitig konnte die Preisgestaltung und damit die Fakturierung und Abrechnung, insbesondere für die Kundschaft mit Transportvereinbarungen, vereinfacht und übersichtlicher dargestellt werden. Rückblickend darf festgestellt werden, dass sich die Neuerungen bewährten. Die Kundschaft hat für die Preiserhöhung Verständnis gezeigt. Das anvisierte Mehreinnahmeziel wurde annähernd erreicht.

Im Wagenladungsverkehr geht mit dem Berichtsjahr eine siebenjährige Stabilität im veröffent- lichten Tarif zu Ende. Der strukturellen Überarbeitung des Wagenladungstarifs auf den 1. Januar 1982 wurde das Ziel gesetzt, das Richtpreisangebot wieder wettbewerbskonformer, marktnäher, kostengerechter und auch einfacher zu gestalten. Der neue Wagenladungstarif bringt je nach Gut und Entfernung gegenüber heute unterschiedliche Preisanpassungen mit sich. In der teuersten Tarifklasse, im mittleren Entfernungsbereich und bei einigen Gütergruppen werden die veröffentlichten Preise zum Teil billiger. Trotzdem ist mit dieser Tarifierfassung – in Kombination

mit Fracht-Anpassungen bei den Sondervereinbarungen – ein Mehreinnahmziel verbunden. Die umfangreichen Massnahmen wurden zusammen mit den Privatbahnen geplant, mit Vertretern der Wirtschaft in der Kommerziellen Konferenz besprochen und in zahlreichen Verhandlungen mit der Kundschaft erörtert und in Kraft gesetzt.

Im Postverkehr wird die Entschädigung für die Postbeförderung nicht mehr auf der Basis der Transportkostenrechnung, sondern leistungsbezogen nach einem Tarif berechnet. SBB und PTT haben eine neue Vereinbarung ausgearbeitet, welche diese die Teuerungsentwicklung mitberücksichtigende Berechnungsverfahren regelt und rückwirkend ab 1980 zur Anwendung gelangt.

Die Lagerhäuser wurden auch dieses Jahr in vermehrtem Masse als kommerzielles Instrument zur Erhaltung des bestehenden Verkehrs und zur Gewinnung neuer Bahnkunden eingesetzt. In gemischten Trägerschaften Verfrachter/Bahn sind Projekte realisiert und neue Vorhaben untersucht worden. Die Lagerhaus-Zollfreilager- und Umschlag AG, Schaffhausen (LASAG), an welcher auch die SBB beteiligt sind, hat im Frühjahr eine neue Lager- und Umschlagshalle in Betrieb genommen. In Brig ist die Gründung der Lagerhaus, Umschlag und Zollfreilager AG (LUZAG) ebenfalls unter Beteiligung der SBB erfolgt; der Bau der neuen Anlagen ist bald abgeschlossen. In Genf konnten durch Neuregelung der Verhältnisse mit der Cogepa und durch betriebliche Rationalisierungen in bestehenden SBB-Bauten rund 6000 m² Lagerfläche gewonnen werden. Im Raume Olten und Renens/Lausanne wird die Nachfrage nach weiterem Lagerraum zur Zeit abgeklärt. In Romanshorn ist die Errichtung eines Dienstleistungszentrums mit Lagerhaus, Silo und Mehrzweckhalle geplant. Bei den Lagerhäusern der SBB wurden die Tarifsätze für die Lagerung um 10% und jene für die Manipulation der Güter um 5% angehoben, und zwar mit Wirkung ab 1. März 1981.

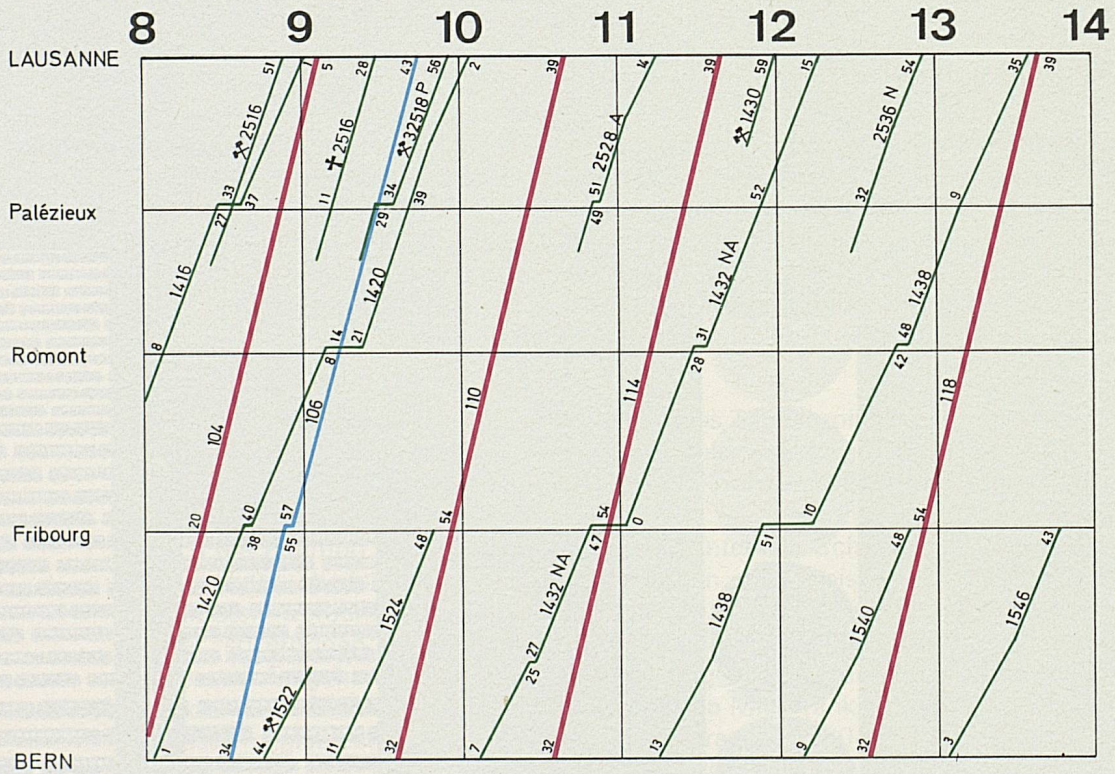
Die Schweizer Bahnen werden – vor allem in Zeiten rückläufiger Konjunktur – im grenzüberschreitenden Transportmarkt mit besonders harter Konkurrenz auf der Strasse, dem Seeweg und auch der ausländischen Bahnnumfahung konfrontiert. Erschwerend hinzu kommt im internationalen Verkehr der erneute Höhenflug des Schweizerfrankens, der überall dort, wo die Schweizerfracht in ausländischer Währung bezahlt wird, zu einer Schwächung gegenüber den Wettbewerbern führt. Der Schweizerfranken ist im Jahre 1981 gegenüber den wichtigsten europäischen Währungen um 15–25% gestiegen. Um zu verhüten, dass die bisherigen Transporte auf die damit noch billiger werdenden ausländischen Routen oder anderen Verkehrsträger abwandern, sind die SBB gehalten, die Tarif- und Abkommenspreise im internationalen Verkehr auch den Währungsänderungen anzupassen. Dies führt bei starkem Ansteigen der SFr-Kurse aber zu Einnahmeverlusten. Die daraus für die Schweizer Bahnen resultierenden Mindereinnahmen sind beträchtlich.

IV. Produktion

Produktion im Reiseverkehr

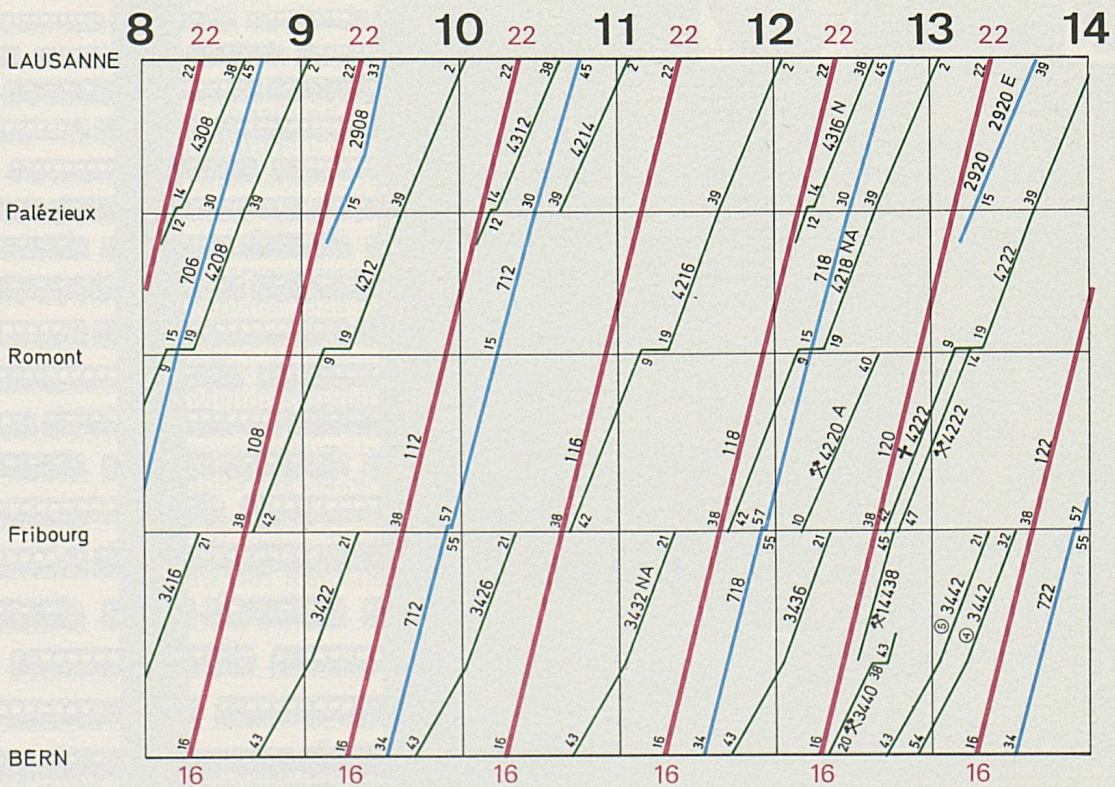
Die Betriebsleistungen der Reisezüge erreichten im Berichtsjahr 66,973 Mio Zugskilometer gegenüber 66,931 Mio im Vorjahr. Die Zugskilometer pro Tag nahmen von 182 872 im Jahr 1980 auf 183 488 km zu (0,34%). Um Verkehrsspitzen zu bewältigen und besonderen Transportwünschen zu entsprechen, wurden 10 846 Extra- und Entlastungszüge geführt, und zwar 3431 im internationalen sowie 7415 im internen Verkehr; im Vorjahr waren es 10 458 Züge (3532 im internationalen und 7052 im internen Verkehr). Seit 27. September 1981 führen die Französischen Staatsbahnen SNCF täglich zwei TGV-Zugspaare (Train à grande vitesse) Paris–Mâcon–Genf, welche das an diesem Tag in Betrieb genommene südliche Teilstück (Saint-

Bisheriger grafischer Fahrplan (bis 22. Mai 1982)



(Die grafischen Fahrpläne des Personals enthalten normalerweise beide Fahrrichtungen)

Neuer grafischer Fahrplan (Taktfahrplan, ab 23. Mai 1982)



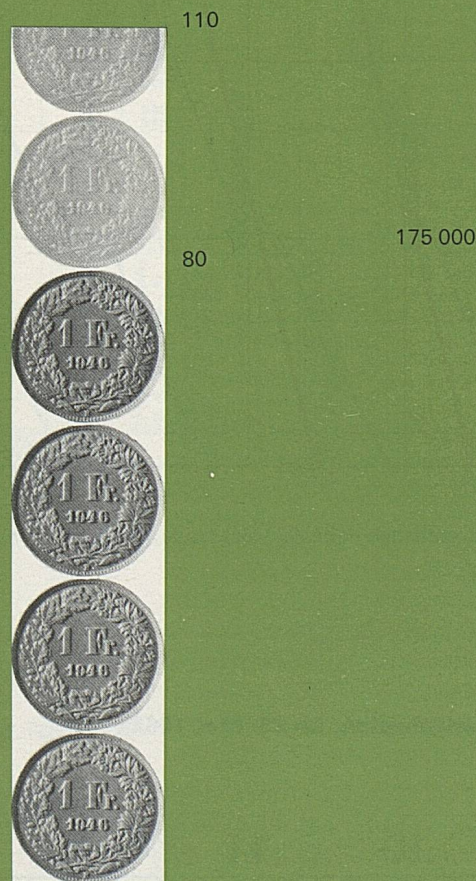
Taktfahrplan – Mehrleistungen und finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen in Mio Franken

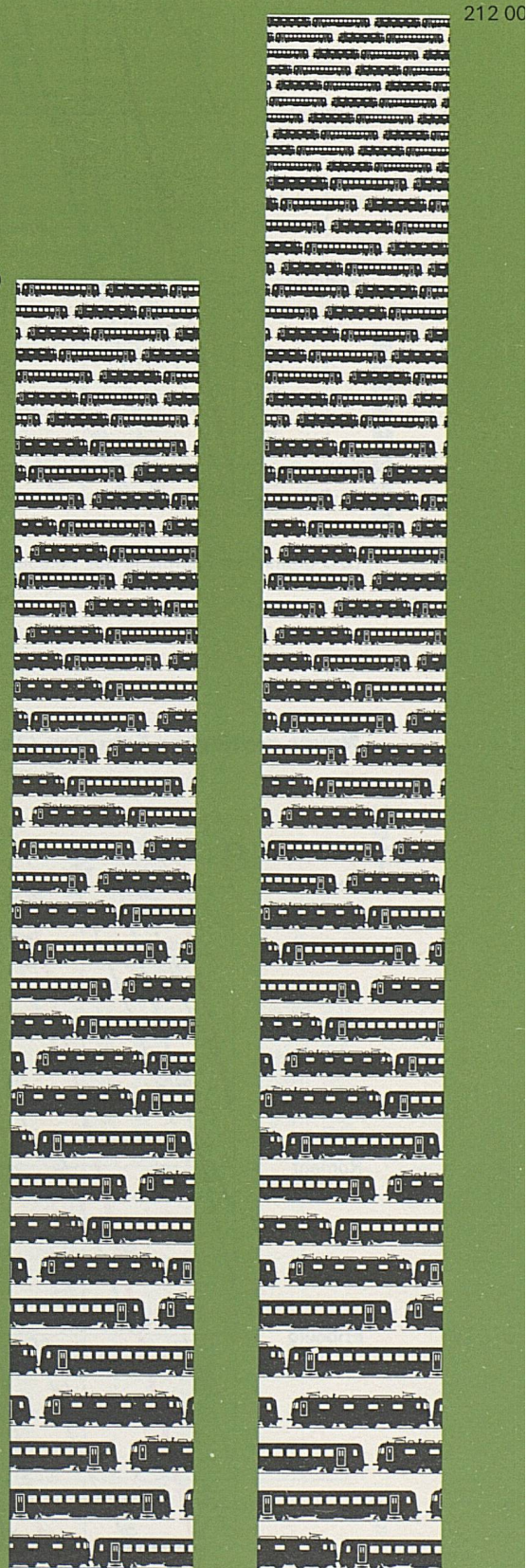
Leistungen der Reisezüge pro Tag in Zugkilometern



Geschätzte Mehr-
aufwendungen
42–45 Mio Fr.



Geschätzter Mehr-
ertrag
80–110 Mio Fr.



Leistungen im
Frühjahr 1982
(bis 22. Mai)

Erhöhte Leistungen
ab Einführung des
Taktfahrplanes
(ab 23. Mai 1982)

Florentin–Sathonay) der Schnellfahrlinie Paris–Lyon mit einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h befahren. Die Reisezeit Genf–Paris (Gesamtdistanz 575 km, davon 229 km oder 40% Schnellfahrlinie) beträgt nun 4 h 26 gegenüber bisher 5 h 44 via Lausanne bzw. 6 h 10 via Bourg-en-Bresse. Jede dieser modernen und komfortablen Triebwageneinheiten weist in der 1. Klasse 111 und in der 2. Klasse 275 Plätze auf. Der Erfolg der TGV-Verbindungen übertrifft die Erwartungen; wegen der starken Nachfrage auch im innerfranzösischen Verkehr (Bellegarde, Bourg-en-Bresse und Mâcon) verkehren die Triebwageneinheiten häufig in Doppeltraktion. Um beim Zoll im Bahnhof Genf die Wartezeiten für die Reisenden möglichst in Grenzen zu halten, wurden an den Einrichtungen für die Grenzkontrollen kurzfristig bauliche Anpassungen vorgenommen.

Zielsetzung des Neuen Reisezugkonzepts – des Taktfahrplans – ist, mit einem systematischeren und verdichteten Fahrplan das Angebot im Reiseverkehr aufzuwerten und damit den Anteil der Bahnen, der PTT und der konzessionierten Transportunternehmungen am gesamten Reiseverkehr zu stabilisieren und wenn möglich zu erhöhen. Erreicht werden soll dies bei den SBB durch die Führung von drei Zuggattungen – Intercity, Schnellzüge, Regionalzüge –, welche so aufeinander abgestimmt sind, dass zwischen den meisten Orten stündliche Verbindungen angeboten werden. Betragen die Leistungen der Reisezüge pro Tag bisher 175 000 Zugkilometer, so erhöhen sie sich ab 23. Mai 1982 um 37 000 oder rund 21% auf 212 000 Zugkilometer. Eingehende Studien und Schätzungen haben ergeben, dass mit jährlichen Mehraufwendungen in der Grössenordnung von 42–45 Mio Franken zu rechnen sein wird, denen nach gewisser Anlaufzeit ein geschätzter Mehrertrag von 80–110 Mio Franken gegenüberstehen dürfte.

Im Berichtsjahr wurden die Planungsarbeiten für den Taktfahrplan – in enger Zusammenarbeit mit den Privatbahnen – intensiv weitergeführt. Dabei lag das Schwergewicht bei der Detailplanung. Parallel dazu wurden die internationalen Verbindungen abschliessend bearbeitet, wobei die betreffenden Züge voll ins Taktgefüge integriert werden konnten. Mit den Fahrplan-Kommissionen der Kantone fanden bereits seit Sommer 1980 Vorgespräche statt. Die Fahrplan-Vernehmlassung wurde am 1. Juni mit der Herausgabe des 1. Fahrplanentwurfs und einem Begleitbericht eingeleitet, worauf die Kantone Gelegenheit hatten, Fahrplanbegehren einzureichen, zu denen bis Mitte November Stellung zu nehmen war. Eine grössere Anzahl nicht berücksichtigter Begehren wurde von den Kantonen dem Bundesamt für Verkehr zum Entscheid unterbreitet.

Bis zur Einführung des Taktfahrplans am 23. Mai 1982 werden die letzten Fahrplananpassungen vorgenommen und organisatorische Vorbereitungen getroffen. Der Fahrplanwechsel bringt für Personal und Kunden eine grosse Umstellung. Zwei besondere Massnahmenpakete werden dazu beitragen, diese Umstellung zu erleichtern. Das eine umfasst insbesondere die Information und Instruktion des Personals, die Reduktion der Bauarbeiten an der Fahrbahn in der Anfangsphase des Taktfahrplans, die Sicherstellung der planmässigen Betriebsabwicklung, die Steuerung der Gruppenreisen, die Information der Reisenden sowie Werbe- und Verkaufsförderungsmassnahmen. Hiezu gehört auch das neue Konzept für die Bewirtschaftung des Reisezugwagenparks. Das zweite Massnahmenpaket soll mit einer besonderen Erfolgskontrolle Beurteilungsgrundlagen für die künftige Angebotsgestaltung liefern. Ferner wird der Angebotskatalog, das Offizielle Kursbuch, auf den 23. Mai 1982 in einer neuen Aufmachung erscheinen; wegen den Mehrleistungen des Taktfahrplans wird das Kursbuch um rund 30% umfangreicher sein.

Die neue Bewirtschaftung des Reisezugwagenparkes soll eine optimale Planung, Steuerung und Kontrolle des verkehrsgerechten und wirtschaftlichen Einsatzes der Wagen gewährleisten. Bisher wurden nur die Reisezugwagen für den internationalen Verkehr (RIC-Wagen) sowie die Einheitswagen Typ III nummernweise zentral bewirtschaftet (rund 770 Wagen), während der Einsatz des restlichen Wagenparks in Koordination mit der Betriebsabteilung der Generaldirek-

tion von den Betriebsabteilungen der Kreise gesteuert wurde. Die zentrale, nummernweise Bewirtschaftung wird nun von Anfang März 1982 an in einem ersten Schritt auf die Einheitswagen Typ IV und die mit der automatischen Türschliessung System UIC ausgerüsteten Einheitswagen Typ I (2. Klasse) sowie auf alle anderen Wagen 1. Klasse ausgedehnt (rund 530 Wagen). Nach einer Übergangsphase werden in einem zweiten Schritt die restlichen rund 2500 Reisezugwagen einer summarischen zentralen Bewirtschaftung zugeführt.

Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB wurden im Berichtsjahr 1 747 189 Sitz-, Liege- und Bettplätze gebucht, rund 30 000 oder 1,7% weniger als im Vorjahr.

Das seit September 1980 definitiv ins Angebot aufgenommene Fly-Gepäck – es ist dies die direkte Abfertigung der Fluggepäcks ab der Abgangsstation nach dem Ziel-Flughafen – wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Vom 1. Februar an konnten die Flugreisenden ihr Gepäck bei 72, vom 1. Dezember an bei 95 Abfertigungsstellen der SBB, der Privatbahnen sowie des PTT-Automobildienstes direkt nach Flugzielen in Europa und Übersee aufgeben. Fly-Gepäck kann von 60 dieser Stellen über Zürich und von 4 über Genf abgefertigt werden; bei 31 im Einzugsgebiet beider Flughäfen liegenden Stellen ist eine Abfertigung sowohl über Genf als auch über Zürich möglich. Vom Juni bis Dezember wurden mehr als 64 000 Gepäckstücke, im Tagesdurchschnitt rund 300, nach Zürich Flughafen bzw. Genf befördert und dort der Swissair zur Weiterleitung übergeben.

Produktion im Güterverkehr

Im Güterverkehr wurden im Berichtsjahr 45,261 Mio t, rund 1 Mio t (2,2%) weniger befördert als im Vorjahr. Die rückläufige Entwicklung ist vor allem auf den geringeren Transit- (– 0,496 Mio t oder 3,9%) und Importverkehr (– 0,720 Mio t oder 5,7%) zurückzuführen. Im Binnenverkehr hingegen kann eine Zunahme um 0,209 Mio t (1,2%) verzeichnet werden. An Nettotonnenkilometern wurden 7,137 Mia erbracht, 0,248 Mia (3,6%) weniger als im Vorjahr; der gegenüber den beförderten Nettotonnen (– 2,2%) ausgeprägtere Rückgang ist der Abschwächung im Transitverkehr zuzuschreiben. Für die Beförderung des Gutaufkommens wurden bei 758 256 Zugstunden 28 470 Mio Zugskilometer gefahren, das sind 16 722 Zugstunden (2,2%) und 0,520 Mio (1,8%) Zugskilometer weniger als im Vorjahr. Die Betriebsleistungen folgten der Verkehrsentwicklung; das Fahrplanangebot konnte den Schwankungen in der Nachfrage weitgehend angepasst werden.

Im Huckepackverkehr waren 53 827 Sendungen zu verzeichnen, 6392 (13%) mehr als im Vorjahr. Die Verbindung Altdorf–Cadenazzo wurde auf den Fahrplanwechsel vom 23. Mai aufgehoben, weil die Nachfrage nach der Eröffnung des Strassentunnels durch den Gotthard stark zurückging.

Ab Jahresbeginn setzte ein beträchtlicher Kohleverkehr nach schweizerischen Zementfabriken (Substitution von Schweröl) ein; mit 720 Zügen wurden 716 986 Brt befördert. Die Transporte wurden in enger Zusammenarbeit mit den Umschlagsfirmen in den Rheinhäfen und der Zementindustrie geplant. Auch der Zement- und Klinkerverkehr konnte reibungslos abgewickelt werden; mit 965 Zügen wurden 754 326 Brt befördert (Vorjahr: 899 Züge/712 520 Brt).

Bei einer Rekordernte an Zuckerrüben konnte der Verkehr nach den Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld ohne nennenswerte Schwierigkeiten abgewickelt werden. Um das grosse Aufkommen bewältigen zu können, wurde von der EUROP-Güterwagengemeinschaft eine kleine Wagenhilfe beansprucht. Insgesamt wurden 650 Züge mit 679 121 Brt geführt, 83 Züge (+ 14,6%) und 111 564 Brt (+ 19,6%) mehr als im Vorjahr.

Der Nachfrage nach Güterwagen konnte in der Regel termingerecht entsprochen werden. Einige Engpässe traten bei saisonbedingten Verkehrsspitzen zeitweise bei Spezialwagen auf.