

Marketing und Produktion

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1984)**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Marketing und Produktion

Die schweizerische Wirtschaft wurde 1984 vom konjunkturellen Aufschwung in den westlichen Industrieländern positiv beeinflusst. Im Vergleich zu früheren Entwicklungen vermochte sich allerdings das reale Bruttoinlandprodukt mit einer Zunahme von 2,4% nur bescheiden zu erholen. Wichtigste Konjunkturstütze waren dabei die deutlich angestiegenen Investitionen. Das Wachstum der privaten Konsumausgaben blieb dagegen auf dem Vorjahresniveau (+1,5%). Die Zahl der Erwerbstätigen nahm weiter ab. Die Teuerung hielt sich mit rund 3% auf dem Niveau von 1983. Begünstigt durch den sinkenden Aussenwert des Schweizerfrankens erhöhten sich die Warenausfuhren im Vorjahresvergleich kräftig. Dagegen nahmen die Dienstleistungsexporte langsamer zu als 1983.

Markt

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

Im vergangenen Jahr wuchs das Nationalstrassennetz um weitere 29 km auf 1359 km. Besonders auf der N2 wurden, mit dem Ceneri-Autotunnel und mit dem Teilstück Faido-Giornico Süd, weitere Lücken der ab 1987 durchgehenden Nord-Süd-Autobahn geschlossen. Neu ins Nationalstrassenprogramm aufgenommen wurde die Transjurane (ca. 90 km). Ende 1984 waren 71% des Nationalstrassennetzes in Betrieb. Der Motorfahrzeugbestand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 44 900 Fahrzeuge (+1,5%). Dabei nahm der Bestand der Personenwagen und der Last- und Lieferwagen weiter zu, während jener an Kleinbussen/Autobussen zurückging. Auf 2,5 Einwohner stand in der Schweiz Ende 1984 ein Personenwagen in Betrieb. Die Nutzlast der Last- und Lieferwagen nahm trotz rückläufiger Beschäftigungs- und Ertragsentwicklung im Strassentransportgewerbe leicht zu. Der starke Konkurrenzdruck im Strassentransport, aber ebenso zwischen Strasse und Schiene, dürfte auch bei leicht ansteigender Konjunktur andauern. Die Zahl der mit ausländischen Autocars eingereisten Personen nahm 1984 mit 7% erneut stark zu.

Verkehrswesen

Im Flugverkehr wirkten sich die konjunkturelle Belebung und die Wechselkurse positiv auf das Passagieraufkommen der drei Landesflughäfen aus. Dieses stieg insgesamt um 4%. In der Verbindung Genf-Paris konnte der Train à Grande Vitesse (TGV) erneut Verkehrsanteile gewinnen. Andererseits nahm das auch im Konkurrenzbereich der Bahn liegende Passagieraufkommen der Crossair mit Kleinverkehrsflugzeugen weiter kräftig zu (+34%).

Der Güterumschlag in den Rheinhäfen stieg im Vorjahresvergleich um 7,5%. Der Anstieg betraf jedoch nur den Ankunftsverkehr, namentlich bei Kohle, flüssigen Brenn- und Treibstoffen sowie bei Metallen aller Art. Dagegen war der Umschlag bei Getreide und Futtermitteln rückläufig. Der Anteil der Bahn an der Güterabfuhr bildete sich unter starkem Konkurrenzdruck der Strasse, trotz aller Bemühungen der SBB, weiter zurück.

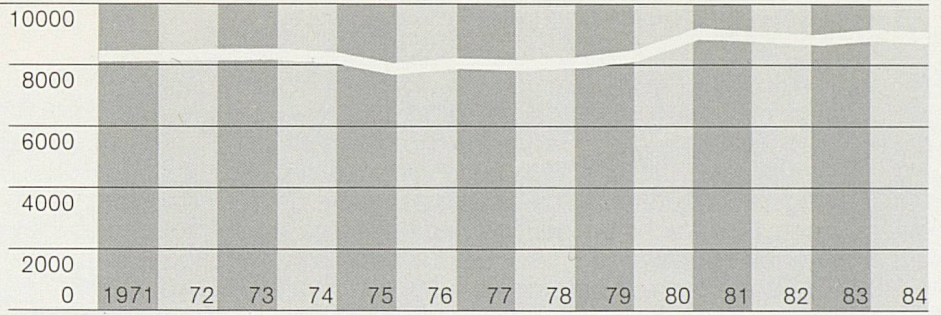
Im Fremdenverkehr hat sich die Nachfrage seit Sommer 1983 stabilisiert. Die Zahl der Logiernächte nahm 1984 um rund 0,7% zu, nachdem sie im Vorjahr noch leicht rückläufig war. Während die Nachfrage aus dem Inland gegenüber dem Vorjahr stabil blieb, entwickelten sich die insgesamt um 1,2% gestiegenen Übernachtungen von ausländischen Gästen je nach Herkunftsland sehr unterschiedlich.

Vor allem wegen des höheren Dollarkurses besuchten 29% mehr Amerikaner die Schweiz. Die Aufhebung der Devisenbeschränkungen in Frankreich führte zu einem verstärkten Zustrom französischer Gäste (+6%). Negativ wirkte sich dagegen die um 8% geringere Gästezahl aus der Bundesrepublik Deutschland aus, die mit einem Anteil von 30% an den gesamten Ausländer-Übernachtungen weiterhin das wichtigste Herkunftsland ist. Weniger Gäste erschienen auch aus den Benelux-Ländern und aus Grossbritannien.

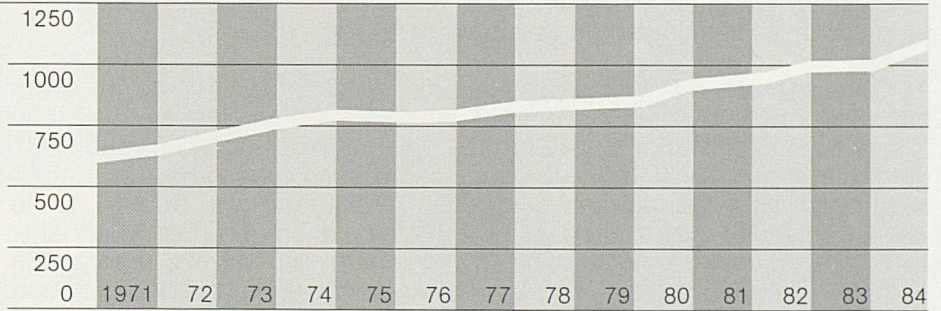
Der Papst als Gast der SBB

Zwei Grossereignisse beanspruchten im Juni den Betriebsapparat der SBB in besonderem Masse: die Veranstaltungen im Zusammenhang mit dem Papstbesuch in der Schweiz und das Eidgenössische Turnfest in Winterthur. Papst Johannes Paul II. selber benützte die SBB für die Fahrt von Ver-soix nach Fribourg.

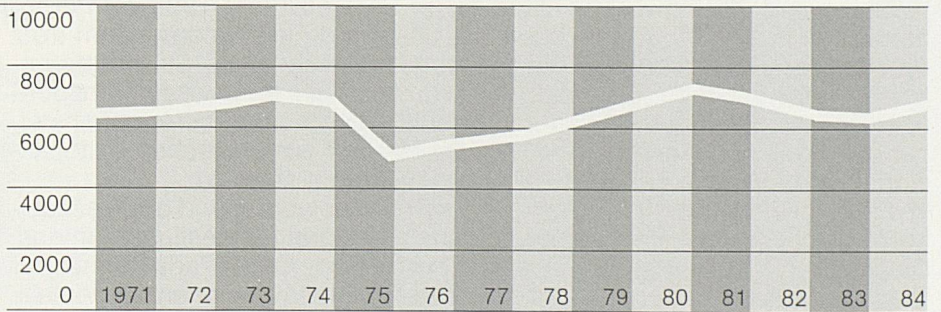
Personenverkehr (Pkm)
in Mio.



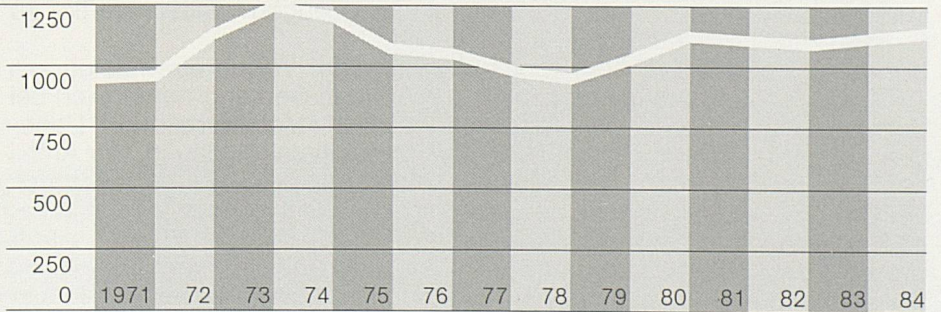
Ertrag Personenverkehr
in Mio. Fr.



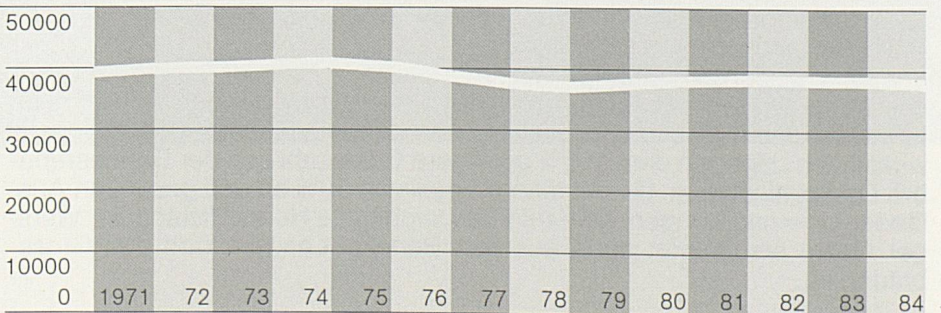
Güterverkehr (Tkm)
in Mio.



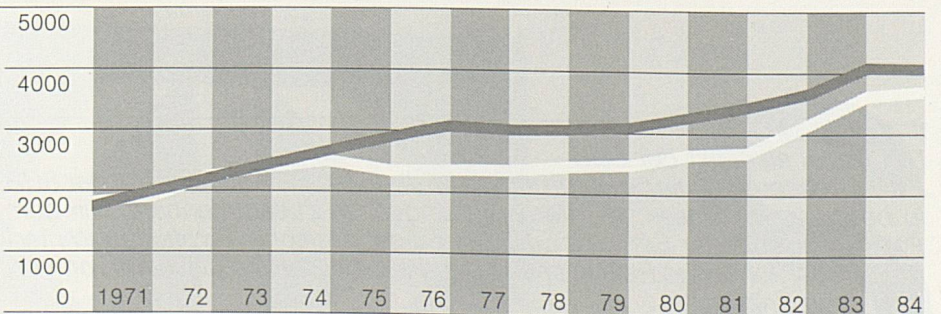
Ertrag Güterverkehr
in Mio. Fr.



Personalbestand



**Gesamtaufwand/
Gesamtertrag**
in Mio. Fr.



Entwicklung des Personenverkehrs 1984 im Vergleich zum Vorjahr

Personenverkehr

	Mengen		Leistungen		Erträge	
	Mio Pers.	%	Mio Pkm	%	Mio Fr.	%
Total Personenverkehr					1119,6	+2,9
Beförderung von Personen	218,1	+0,4	9043	+0,5	1097,5	+2,9
– Binnenverkehr	208,5	+0,8	7440	+1,8	846,2	+5,2
Einzelreisen	79,7	+3,0	3409	+6,9	518,1	+7,0
Gruppenreisen	6,2	+2,2	521	-0,8	43,6	+0,7
Geschäfts- / tourist.						
Abonnemente	8,4	-17,0	939	-25,6	111,5	-0,5
Streckenabonnemente	114,2	+0,8	2571	+3,6	173,0	+4,9
– Internationaler Verkehr	9,6	-6,7	1603	-5,1	251,3	-4,1
Gepäck					18,4	+3,4
Begleitete Motorfahrzeuge					3,7	-7,5

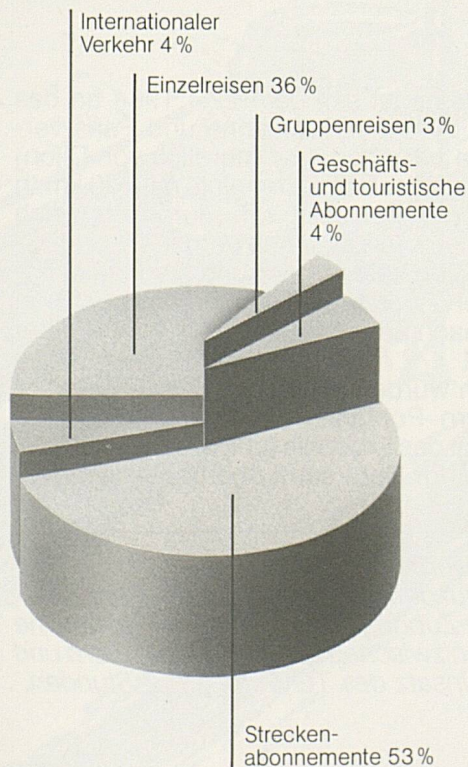
Die SBB verzeichneten 1984 im Personenverkehr eine Zunahme der Verkehrsmenge von 0,9 Mio Personen, während die Verkehrsleistungen um 42 Mio Personenkilometer (Pkm) stiegen. Der Binnenverkehr entwickelte sich positiv: +1,6 Mio Personen und +129 Mio Pkm. Mit Ausnahme der Geschäfts- und touristischen Abonnemente erhöhte sich die Verkehrsmenge bei allen Fahrausweisgruppen, insbesondere bei den Einzelreisen (+2,4 Mio Personen). Dieses gute Ergebnis ist Grossanlässen wie Papstbesuch und Eidg. Turnfest zuzuschreiben, aber auch dem Erfolg verkehrsfördernder und kommunikativer Massnahmen namentlich im touristischen Bereich (vgl. Abschnitt «Neuerungen im Personenverkehr 1984»). Der Rückgang bei den Geschäfts- und touristischen Abonnements (-1,8 Mio Personen) ist einerseits auf einen Absatzrückgang bei den Tageskarten, andererseits auf die Aufhebung des Netzabonnementes (Mai 1983) zurückzuführen; letztere bewirkte auch 1984 noch eine Verlagerung zu den Streckenabonnements. Der internationale Verkehr (-0,7 Mio Personen) entwickelte sich weniger günstig als im Vorjahr. Die grösste Einbusse erfuhr der Verkehr mit Italien. Die Einführung des TGV Paris-Lausanne hingegen brachte eine Zunahme im Verkehr mit Frankreich.

Verkehrsentwicklung

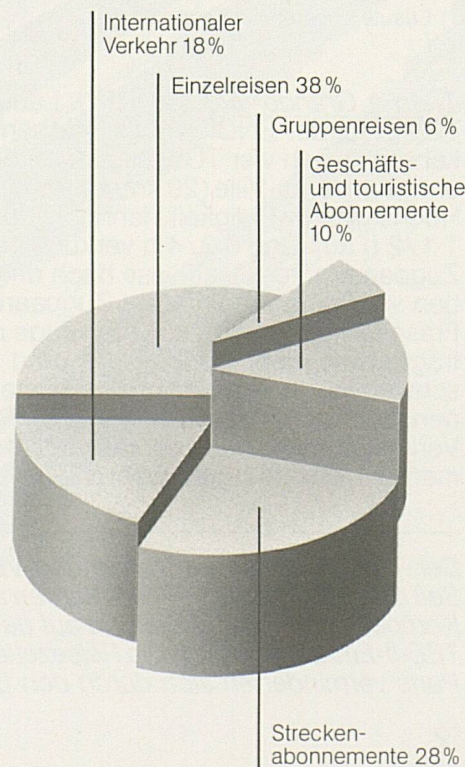
Der Ertrag aus dem Personenverkehr erhöhte sich im Jahr 1984 um 31,4 Mio Fr. oder 2,9%. Zu dieser Ertragssteigerung trugen einerseits die sich noch auswirkenden Tarifmassnahmen vom Mai 1983 bei, andererseits der durch Angebotsverbesserungen und Verkaufsförderung ausgelöste Mehrverkehr. Der positive Ertragsverlauf wurde vor allem von der Entwicklung bei den Einzelreisen im Binnenverkehr (+34,0 Mio Fr.) getragen.

Verkehrsertrag

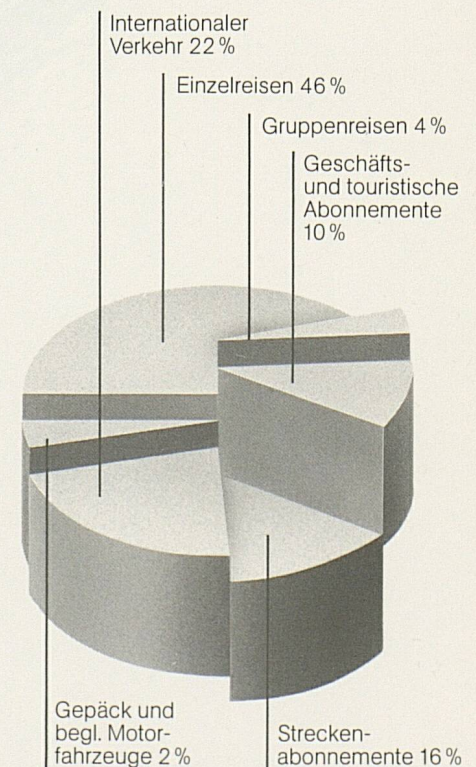
Verkehrsmenge
Personen



Verkehrsleistung
Personenkilometer



Verkehrsertrag
Franken



Neuerungen im Personenverkehr
der SBB 1984

Marktleistungen

Januar	TGV-Verbindung Lausanne–Paris *)
Februar	Panorama- und Pullmanwagen am Gotthard *)
Mai	Schlafwagenverbindung Basel–Bern–Rom
Juni	Neue Stationen Blumenau und Schloss Laufen am Rheinflall
Juni	Kindergartenwagen, Familienwagen, Ruhewagen *)
September	Sukzessiver Einsatz von Einheitswagen IV 2. Klasse mit gemischter Bestuhlung
Oktober	Nahverkehrs-Pendelzüge: Fahrplanmässiger Einsatz von Prototypen

Preise

Januar	Allgemeine Einführung des unpersönlichen Generalabonnements
Januar / Februar	Billettkarten zu Pauschalarrangements von Reisebüros *)

Zusatzleistungen

März	Mietauto am Bahnhof *)
April	Pauschalarrangements für Ferien in der Schweiz *)
Juli	Faltschachtel für Reisegepäck *)
September	Übergang des Verpflegungsdienstes in den Zügen von der Firma Enk an die Minibuffet AG
September / Oktober	Gepäckabhol- und -Zustelldienst in Basel, Bern, Luzern und St. Gallen *)

Distribution

Januar	Verkauf internationaler Jugendbillette (BIJ) durch die Bahnhöfe
März	Einführung des Distanz- und Kreditverkaufs *)
Juni	Ausgabe von Pauschalfahrausweisen über Computer bei ausländischen Reiseveranstaltern

Werbung

April	Katalog «Die Reisenbahn» für Ausflüge und Ferienreisen mit der Bahn *)
November	Broschüre «Langlaufbahn»

Aktionen

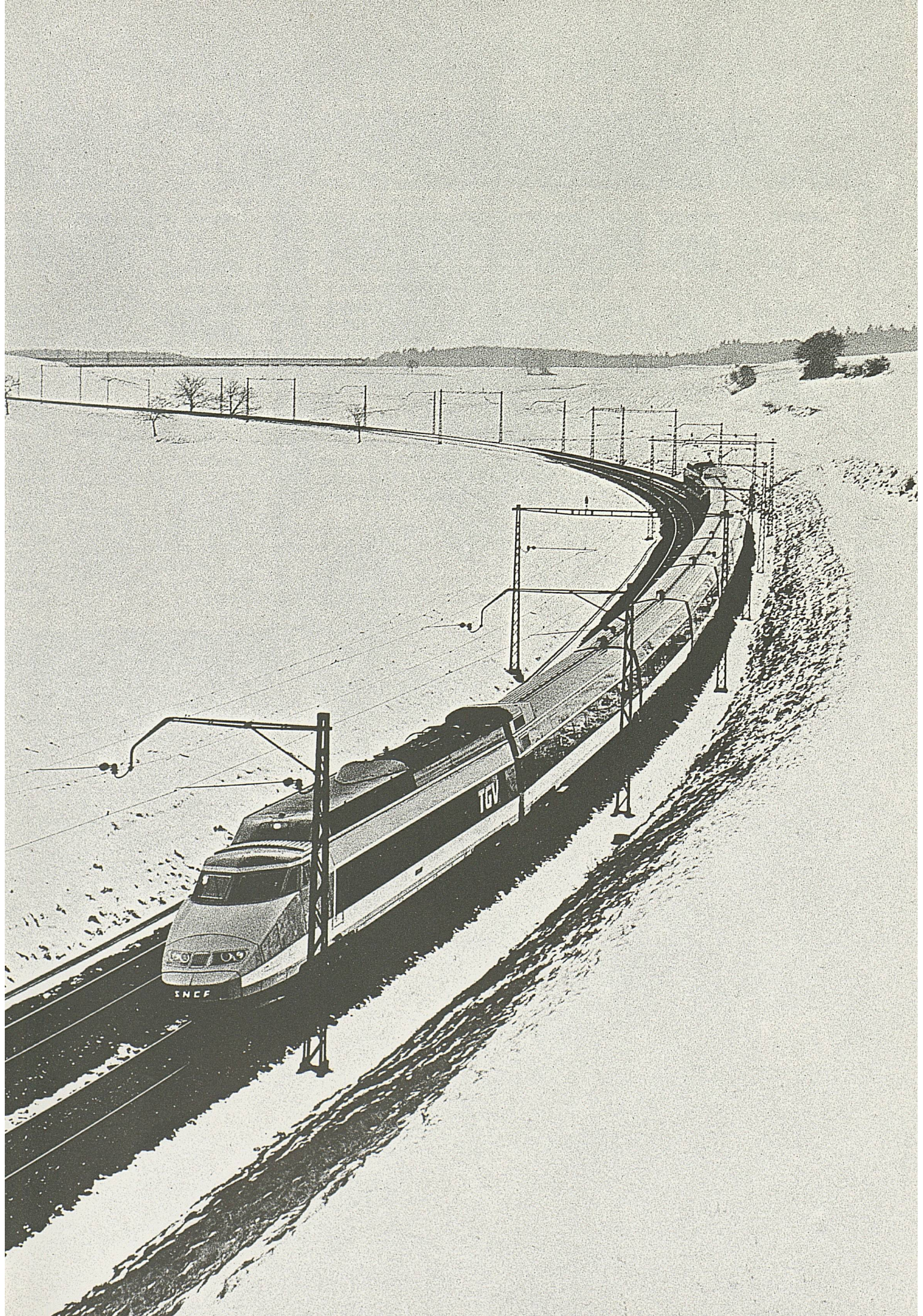
März / November	Ausflugs-Schlagerangebote im Rahmen der Leistungsschauen
Juni / Oktober	Ausflugs-Aktion Monte Generoso
September	Fünfliber-Bettagsaktion in Regionalzügen *)

*) Erläuterungen im folgenden Text

Train à Grande Vitesse (TGV): Lausanne ist seit dem 22.1.1984 an das TGV-Netz der SNCF angeschlossen: zwischen Lausanne und Paris verkehren täglich vier TGV-Zugpaare, die zwischen Aisy (nördlich von Dijon) und Combs-La-Ville (29 km vor Paris) auf der Schnellfahrline mit 270 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren und die Reisezeit um durchschnittlich 1 1/2 h auf rund 3 3/4 h verkürzt haben. In Lausanne vermitteln drei IC-Zugpaare gute Anschlüsse nach und von Italien. Bern und Neuchâtel haben via Pontarlier mit zwei Zugpaaren (Vierstrom-Triebzüge der SBB) in Frasne Anschluss an die TGV-Züge nach und von Paris; die Reisezeit beträgt etwas mehr als 4 1/2 h, rund 1 1/2 h weniger als früher. Auf den schweizerischen Streckenabschnitten wurden insgesamt 705 000 Personen (Lausanne–Vallorbe 575 000; Bern–Pontarlier 130 000) befördert. Im Verkehr von und nach der Schweiz liegt das Ergebnis für Lausanne im Rahmen der Erwartungen, während diese für Bern stark übertroffen wurden.

Der TGV zwischen Lausanne und Vallorbe

Seit dem 22. Januar 1984 verkehren auf der Strecke Lausanne–Paris TGV-Kompositionen der SNCF und auf der Zubringerstrecke Bern–Frasne eine TEE-II-Einheit der SBB. Die Reisezeiten zwischen Lausanne bzw. Bern und Paris verminderten sich durch den Einsatz des TGV um 1 1/2 Stunden.



Nicht ganz erwartungsgemäss entwickelte sich der Transitverkehr Italien–Frankreich und umgekehrt. Auf der Strecke Genève–Paris benützten im Berichtsjahr 610 000 Reisende den TGV (+16,7%).

Reisekomfort: Die Ausrüstung der IC-Züge mit neuen klimatisierten Einheitswagen IV wurde programmgemäss weitergeführt. Einzelne Wagen wurden versuchsweise mit gemischter Bestuhlung versehen. Im Laufe des Jahres 1984 verwirklichten die SBB im Wagenangebot neue Ideen mit der Absicht, gegenwärtige und zukünftige Bedürfnisse besser kennenzulernen und die Attraktivität der Bahn für bestimmte Zielgruppen zu erhöhen. So verkehren in Intercity-Zügen zwischen Genf und St. Gallen einerseits ein Kindergartenwagen (samt Wickelabteil) mit Betreuerinnen sowie ein Familien- und Ruhewagen. Im Ruhewagen (1. Klasse) soll der Reisende sich erholen oder ungestört arbeiten können. Im Familienwagen (2. Klasse) können sich dagegen die Kinder entfalten. Auf der Gotthard- und der Lötschbergstrecke wurde das Reisen mit der Bahn für die Benutzer des Panoramawagens oder im nostalgischen Pullman- oder Salonwagen zum besonderen Erlebnis – und für die Bahn resultierten Mehrerträge. Für Gruppenreisen stellen die SBB den Disco-Bar-Wagen als Treffpunkt auf Schienen zur Verfügung.

Abhol- und Zustelldienst für Reisegepäck: In Bern, Luzern, St. Gallen und Basel wurde in Zusammenarbeit mit lokalen Taxiunternehmungen versuchsweise ein Abhol- und Zustelldienst für Reisegepäck eingerichtet. Diese Dienstleistung steht den Kunden täglich von 7 bis 21 Uhr zur Verfügung. Sie wird auf weitere Städte ausgedehnt.

Faltschachtel für Reisegepäck: Zwanzig Bahnhöfe bieten seit Mitte Juli den Kunden versuchsweise mehrmals verwendbare Faltschachteln aus Wellkarton zum Preis von Fr. 10.– an. Sie erleichtern den Transport von Gegenständen, die nicht ohne weiteres in einem Koffer Platz finden. Aufgrund der guten Erfahrungen soll das Angebot ausgedehnt werden.

Fly-Gepäck: Fluggepäck kann nun an 107 Abfertigungsstellen (SBB, konzessionierte Transportunternehmungen und PTT) direkt nach dem Ziel Flughafen aufgegeben werden. Im Berichtsjahr wurden 182 669 Gepäckstücke (davon 7,3% für Charter-Reisende) befördert, 89% via Zürich und 11% via Genève. Im Tagesmittel waren es 499 Gepäckstücke, 18,8% mehr als im Vorjahr. Die erfreuliche Entwicklung ist nicht zuletzt der Zuverlässigkeit dieser in enger Zusammenarbeit mit Swissair und Jet Aviation erbrachten Dienstleistung zuzuschreiben.

Pauschalarrangements: 1984 verkauften die SBB-Bahnhöfe rund 56 000 Pauschalarrangements, 21 000 mehr (+61%) als im Vorjahr. Meistgefragter Zielort war wie in den früheren Jahren Paris; durch den TGV wurde er zum absoluten Schlager. Über 90% des Umsatzes werden mit den Bahnreisearrangements von Railtour und Frantour erzielt. Für die Fahrt auf der Schweizer Strecke werden den Reisenden meistens die neugeschaffenen, mit zwei Tageskarten ausgestatteten Billettkarten abgegeben. Diese stehen auch anderen Reiseveranstaltern, zum Beispiel solchen von Flugreisen, zur Verfügung und berechtigen zur Retourfahrt vom Wohnort des Kunden (alle Stationen des Generalabonnement-Bereichs) nach Basel, Genf, Zürich Flughafen oder einem anderen Sammelpunkt gemäss Reiseprogramm. Bisher traten die SBB selbst nur als Veranstalter von Wochenendreisen («Städteplausch mit der Bahn») auf. Seit April 1984 bieten sie auch für Ferien in der Schweiz und im benachbarten Ausland Arrangements an, die über den Katalog «Die Reisenbahn» bekannt gemacht werden.

Mietauto am Bahnhof: Das im März 1984 im Zusammenarbeit mit der Firma Hertz eingeführte «Mietauto am Bahnhof» wurde von der Kundschaft gut aufgenommen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Reservierungsmöglichkeit an allen kommerziell besetzten Bahnhöfen und Stationen einem Bedürfnis entspricht. Die Übergabe der Mietwagen erfolgt zu über 90% an

Billettautomaten mit Banknotenakzeptor

Die neuen Billettautomaten mit Banknotenakzeptor entlasten die Schalter vom Billetverkauf im Nahverkehr, was insbesondere in Spitzenzeiten erwünscht ist.

ets Biglietti

Billette Billets Biglietti

M-Z



02

03

Schnellzugs-Halteorten. Dies bedeutet, dass die Automiete vor allem im Fernverkehr beansprucht wird gemäss dem Motto «Bahn/Auto statt Autobahn». Pro Monat wurden an SBB-Bahnhöfen im Durchschnitt etwa 200 Mietwagen durch die Hertz-Autovermietung übergeben.

Distribution: Im März führten die SBB den Distanz- und Kreditverkauf ein. Er ermöglicht den Kunden, das gesamte Angebotssortiment telefonisch oder schriftlich zu bestellen. Der Kunde hat die Wahl, die Fahrausweise bargeldlos am Bahnschalter zu beziehen oder sie sich per Post zustellen zu lassen. Seit der Einführung der SBB-Kundenkarte am 1.1.85 werden auch die vier marktgängigsten Kreditkarten durch alle SBB-Verkaufsstellen anerkannt. Die Rechnungsstellung (Mindestbetrag 20 Fr.) erfolgt zentral. Der Distanz- und Kreditverkauf erleichtert den Kunden, besonders auch Firmen, den Zugang zur Bahn und den Kauf von Fahrausweisen. Die SBB folgen damit den modernen Gewohnheiten im Zahlungsverkehr. In den ersten zehn Monaten wurden bereits gegen 30 Mio Fr. auf Kredit umgesetzt. Die Kundenreaktionen auf die Neuerung waren durchwegs positiv.

Werbung und PR: Durch eine Imagekampagne «In Zukunft die Bahn» wurde das breite Publikum für die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der SBB sensibilisiert.

Im April 1984 präsentierten die SBB erstmals ihren Katalog «Die Reisebahn». Er erscheint jährlich zweimal, jeweils für die Sommer- und Winterreisesaison. Als übersichtlicher Ratgeber enthält die Broschüre Anregungen, wie eine Fahrt zu den schönsten Ausflugszielen der Schweiz mit der Bahn zum Erlebnis wird. Andererseits wird über das Angebot an Pauschalarrangements für Wochenend- und Ferienreisen informiert. «Die Reisebahn» macht es dem Kunden möglich, daheim in Ruhe auszuwählen und zu bestellen.

An der «Leistungsschau 1984» konnten die SBB Kontakte mit Bevölkerung, Behörden und Medien in verschiedenen Regionen knüpfen. Die Schau, ein Forum zur Darstellung einer kundenorientierten und leistungsstarken Bahn, machte an 27 Bahnhöfen Halt und wurde von rund 300 000 Personen besucht.

Von anderem Zuschnitt war die Betttagsaktion am 16. September 1984. Die in allen Regionalzügen gültige 5-Fr.-Tageskarte brachte den SBB einen aussergewöhnlichen Zustrom an Fahrgästen. Mustergültiger Einsatz, Flexibilität und Improvisationsvermögen des Personals verhalfen der Aktion zu einem grossen Erfolg. Insgesamt wurden über 192 000 Tageskarten verkauft. Dieses erfreuliche Ergebnis lässt allerdings keine verbindlichen Schlüsse auf das langfristige Marktverhalten der Reisenden zu.

Schiffsbetrieb auf dem Bodensee

In fast allen Bereichen erreichte der Schiffsverkehr auf dem Bodensee die Vorjahreszahlen nicht ganz. Die Gesamtzahl der mit SBB-Bodenseeschiffen beförderten Reisenden ist mit 344 291 Personen um 4,6% gesunken. Der in dieser Zahl enthaltene Ausflugs-, Rund- und Sonderfahrtenverkehr hat allerdings um 1,5% auf 124 035 Reisende zugenommen. Im Fährbetrieb Romanshorn-Friedrichshafen wurden bei unverändertem Fahrplan befördert: 49 526 (-3131) Personenwagen und Busse, 12 881 (-2179) LKW und Anhänger sowie 20 605 (+440) Velos, Mopeds und Motorräder.

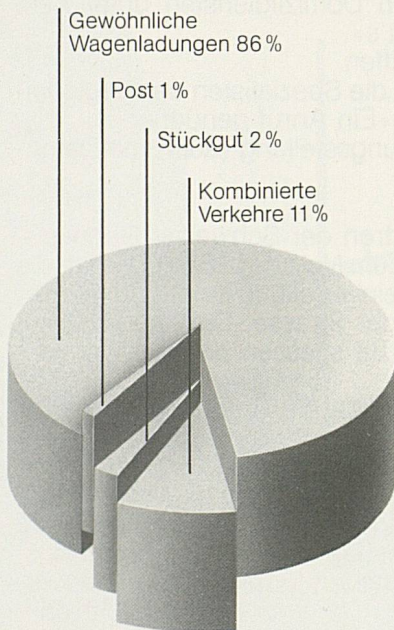
Güterverkehr Entwicklung des Güterverkehrs 1984 der SBB im Vergleich zum Vorjahr

	Mengen		Leistungen		Erträge	
	Mio t	%	Mio tkm	%	Mio Fr.	%
Total Güterverkehr	43,5	+4,7	6892	+7,6	1177,8*	+4,0
Wagenladungen	37,5	+4,1	5516	+7,0	767,2	+5,6
– Binnenverkehr	15,8	+0,7	1598	+1,1	283,2	+4,6
– Export	2,3	+9,3	374	+10,7	58,5	+7,4
– Import	11,2	+1,4	1336	+3,1	218,5	+3,7
– Transit	8,2	+14,4	2208	+13,9	207,0	+8,8
Kombinierte Verkehre	4,7	+11,8	1215	+11,7	56,2	+13,8
– Grosscontainer	2,6	+6,7	610	+5,0	34,4	+8,7
– Huckepack	2,1	+18,8	605	+19,3	21,8	+23,0
Stückgut	0,8	-3,5	112	-3,4	189,7	-1,9
Post	0,5	+3,2	49	+4,3	99,4	+2,3

* Darin enthalten, aber in den unter dem Total aufgeführten Zahlen nicht separat ausgewiesen, sind 65,3 Mio Fr. an Nebenerträgen (Gebühren aus Sonderleistungen im Zusammenhang mit dem Wagenladungs- und Stückgutverkehr sowie die Erträge aus dem Lagerhausgeschäft).

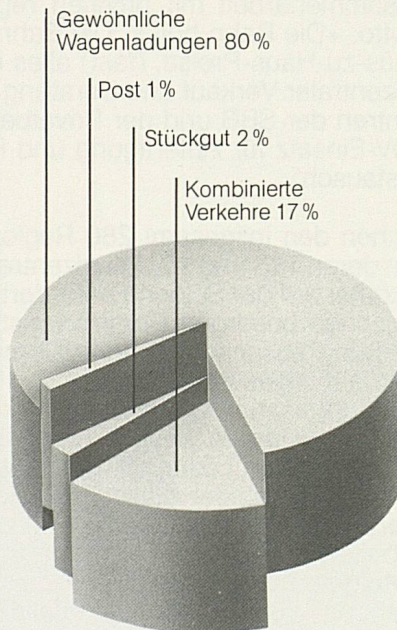
Verkehrsmenge

Tonnen



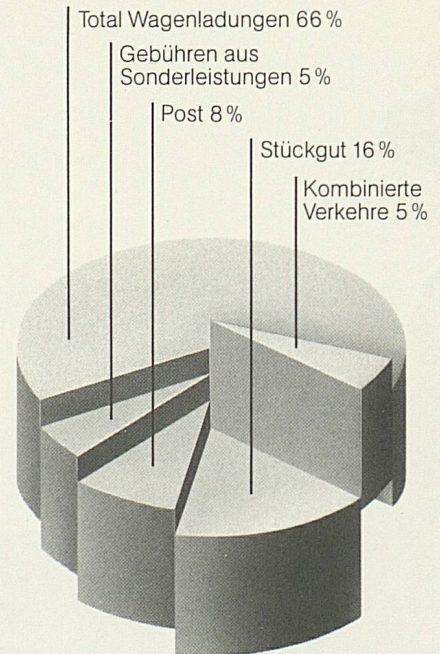
Verkehrsleistung

Tonnen-km



Verkehrsertrag

Franken



Die SBB erreichten 1984 im Güterverkehr, getragen vom Konjunkturaufschwung in den westlichen Industrieländern und als Ergebnis ihrer Verkaufsbemühungen, einen Zuwachs der transportierten Mengen von 4,7%. Im Binnenverkehr verzeichneten der Getreideverkehr nach der Rekordernste sowie die Stahl-/Eisentransporte grosse Zuwachsraten. Geringer fiel dagegen das Transportvolumen bei den flüssigen Brennstoffen aus, so dass sich insgesamt im Inland noch eine leichte Zunahme einstellte.

Der Importverkehr blieb mit einer leichten Zunahme fast auf dem Vorjahresniveau: während sich vor allem in den Warengruppen Dünger, Stahl/Eisen und feste Brennstoffe bedeutende Mehrtonnagen ergaben, mussten als Folge der erwähnten inländischen Rekordernte sowohl beim Getreide wie bei den Futtermitteln Einbussen in Kauf genommen werden.

Eine Zunahme verzeichnete auch der Exportverkehr, der vor allem durch vermehrte Holzexporte nach Italien belebt wurde.

Besonders erfreulich entwickelte sich der Transitverkehr, namentlich zwischen Frankreich, den Benelux-Staaten, der BRD und Italien, dank starkem Zuwachs bei den Getreide-, Siderurgie- und Rohbaustofftransporten. Einzig im Früchte- und Gemüsektor führte die verspätete und im Vergleich zu anderen Jahren schlechtere Ernte in Italien zu einem Rückgang.

Der kombinierte Verkehr nahm ebenfalls zu, wozu hauptsächlich die kontinuierlich wachsende Nachfrage nach Huckepack-Leistungen beitrug. Im Stückgutverkehr, wo mit Blick auf 1985 das neue Angebot Cargo Domizil aufgebaut wurde, konnte der starke Verkehrsrückgang der letzten Jahre auf noch -3,5% gesenkt werden.

Die SBB wurden auch im vergangenen Jahr durch die scharfe Konkurrenz der Strasse und durch die Umfahrung der Schweiz auf anderen Bahnstrecken preislich stark unter Druck gesetzt. Dennoch gelang es, das Preisniveau in zahlreichen Markt Bereichen anzuheben. Wenn die Zunahme der Verkehrserträge mit 45 Mio Fr. oder 4% trotzdem leicht hinter der Mengensteigerung zurückblieb, so ist das vor allem auf Änderungen in der Verkehrsstruktur mit entsprechendem Einfluss auf den Ertrag zurückzuführen sowie auf den für das Auslandsgeschäft ungünstigen Wechselkurs des Schweizerfrankens.

Cargo Domizil, Cargo Rapid: Am 1. Dezember 1983 hatte der Verwaltungsrat eine neue Angebotsstrategie im Stückgutverkehr beschlossen: Zusammenlegen von Schnellgut und Frachtgut, Reduktion der Zahl der Umladezentren, Einschränkung des Bedienungsrasters auf der Schiene auf 143 Stationen der SBB, Einrichten von regionalen Domizildiensten. Kaum zwölf Monate nach dem Entscheid des Verwaltungsrates war das neue Angebot der Schweizer Bahnen unter dem Namen «Cargo Domizil» bei den wichtigsten Kunden verkaufsbereit eingeführt und gesamtschweizerisch gut bekannt. Die wesentlichen Neuerungen von Cargo Domizil sind:

Verkehrsentwicklung

Verkehrsertrag

Neuerungen im Güterverkehr

- Beförderung von Haus zu Haus, von und nach 6000 Orten in der Schweiz innert 24 bis 48 Stunden (bei mehrmaligem Umlad 72 Stunden), täglich in Zusammenarbeit mit privaten regionalen Domizildiensten unter dem Motto: «Die Bahn holt's. Die Bahn bringt's».
- Haus-zu-Haus-Preise, (fast) alles inbegriffen.
- Dezentraler Verkauf und Beratung durch die Spezialisten der Regionalzentren der SBB und der Privatbahnen: «Ein Anruf genügt».
- EDV-Einsatz für Abfertigung und Rechnungsstellung (auch mit Datenaustausch).

Zwischen den insgesamt 280 Regionalzentren der Schweizer Bahnen – davon deren 143 und 10 Umladzentren auf dem Netz der SBB – werden die Stückgüter auf der Schiene befördert; die Feinverteilung innerhalb der Regionalzonen besorgen Domizildienste auf der Strasse. Die öffentlich zur Bewerbung ausgeschriebenen Domizildienste stiessen bei den Camionneuren auf reges Interesse.

Die Reorganisation des Stückgutverkehrs hatte die Aufhebung von 910 Stellen zur Folge. In Gesprächen mit den betroffenen Mitarbeitern wurde nach zumutbaren Lösungen gesucht. Bereits im Laufe des Berichtsjahres traten 422 Mitarbeiter Stellen bei anderen Diensten an oder wurden pensioniert. Ihre Aufgaben übernahmen, soweit nötig, vorübergehend andere Mitarbeiter; einige Stellen konnten in Anpassung an die Verkehrsentwicklung aufgehoben werden. Bis Ende 1984 konnten für die meisten der verbleibenden 498 Mitarbeiter ebenfalls Lösungen gefunden werden. Am Jahresende waren noch 42 Fälle hängig; sie konnten mit den betreffenden Mitarbeitern Anfang 1985 geregelt werden.

Der Start von Cargo Domizil wurde durch Betriebsstörungen – eine Folge des Kälteeinbruchs und der gebietsweise hochwinterlichen Verhältnisse – erschwert. Mit grossen Schwierigkeiten hatten auch die Domizildienste zu kämpfen. Dies führte trotz vorbildlichem Einsatz des Personals zu Verzögerungen. Dank der unverzüglich angeordneten Massnahmen normalisierte sich die Situation gegen Ende Januar 1985.

Ergänzend zum Cargo Domizil wurde für besonders eilige Sendungen Cargo Rapid im Rahmen der bestehenden Kapazitäten in der Reisegepäckorganisation geschaffen. Gutstücke bis 100 kg (auf Rollpaletten sogar bis 400 kg) können an 365 Tagen an 1200 Bahnhöfen aufgeliefert und nach wenigen Stunden am Bestimmungsbahnhof bezogen werden.

Nebst Cargo Domizil wurden folgende Neuerungen im Leistungsangebot eingeführt oder zur späteren Einführung vorbereitet:

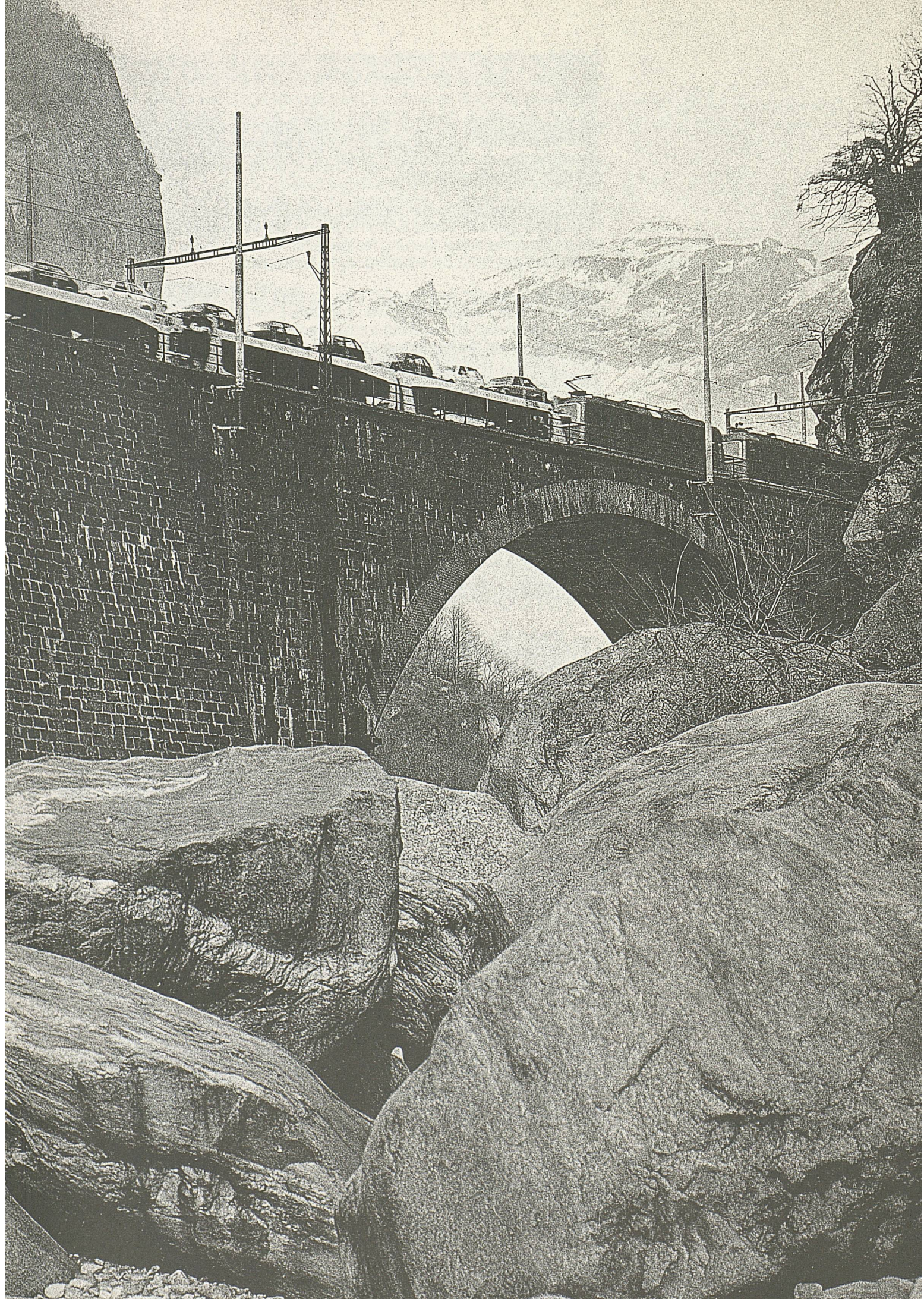
IC-Kurierdienst mit der Bundesrepublik: Auf den 1.4.1984 wurde ein IC-Kurierdienst für Sendungen (bis 10 kg und 1 m Länge) zwischen 33 deutschen und 37 Schweizer Städten zu einem Einheitspreis eingerichtet. Vom Transport ausgenommen sind lediglich lebende Tiere, gefährliche Güter und alles, was nur von der Post befördert werden darf. Bis Ende 1984 wurden rund 900 Sendungen transportiert.

Schnelle grenzüberschreitende Güterzüge: Im Deutschland–Italien–Verkehr konnte mit den Nachbarbahnen erreicht werden, dass 1985 besonders rasche, sogenannte TRES- und GONG-Züge eingeführt werden (Treni Rapidi, Economici, Sicuri/Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt).

Im Huckepack-Verkehr soll aufgrund einer überarbeiteten Strategie bis 1990 die Zahl der transportierten Sendungen annähernd verdoppelt werden. Neue Huckepack-Relationen werden geprüft; im Frühjahr 1985 finden Probetransporte zwischen Süddeutschland und Lugano/Busto Arsizio statt.

Tarife: Die fortschreitende Teuerung und die Vorgaben des Leistungsauftrages brachten mit sich, dass die SBB auf den 1.1.1984 ihre Tarife im Wagenladungsverkehr in bescheidenem Ausmass (+4%) und durch kunden-

*Die Schweizer Bahnen im Dienst der europäischen Wirtschaft
1984 beförderten die SBB im Transitverkehr – inklusive kombinierte Verkehre – rund zwölf Millionen Tonnen. Auf dem Bild ein Ganzzug am Simplon mit Neuwagen unterwegs von Italien nach Skandinavien.*



bezogene Abkommen selektiv erhöhen mussten. Im Stückgutverkehr wurde 1984 im Hinblick auf Cargo Domizil auf eine generelle Anpassung verzichtet.

Akquisitions-Programm: Die Bahnen akquirierten im Rahmen eines gezielten Programmes mit besonderen Frachtvereinbarungen Neuverkehr, um die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen und zusätzliche Deckungsbeiträge zu erwirtschaften.

Mineralöltransporte: In der wichtigen Mineralölbranche konnte nach zähen Verhandlungen die vertragliche Regelung der Mineralöltransporte in einer neuen Branchenvereinbarung festgehalten werden; diese soll ebenfalls zu einer Mengen- und Ertragssteigerung beitragen.

Vereinfachung der Tarifstruktur: Das Konzept für ein vereinfachtes Tarifangebot im Güterverkehr hat soweit konkrete Formen angenommen, dass es den Bahnkunden ab 1986 ein transparenteres, kundenfreundlicheres und noch stärker auf die Konkurrenz ausgerichtetes Preisangebot bringen wird.

Distribution und Kommunikation: Bei der Distribution ist die neu konzipierte Verkaufsorganisation Ausland zu nennen, die durch Zusammenlegung auch personell verstärkt wird. Kommunikativ lag das Schwergewicht der Tätigkeit 1984 beim Aufbau von Cargo Domizil und bei der Verkaufsförderungsaktion «Mehr Bahn, mehr Profit».

**Produktion
Personenverkehr**

Die Reisezugleistungen erreichten im Berichtsjahr 79,5 Mio Zugkilometer gegenüber 79,3 Mio im Vorjahr (+0,3%). Im Tagesdurchschnitt boten die SBB, ohne Extra- und Entlastungszüge, 210 284 km Reisezugleistungen an. Zur Bewältigung von Verkehrsspitzen wurden 5770 Extra- und Entlastungszüge gefahren. Die Zunahme um 12% gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die Schweizerischen Frauenturntage und das Eidg. Turnfest in Winterthur (61 Züge) sowie auf den Papstbesuch (98 Züge) im Juni zurückzuführen.

*Elektronische Platzreservierung
(EPR)*

Das Reservierungsaufkommen auf der EPR-Anlage der SBB war mit 1 818 749 zugeteilten Sitz-, Liege- und Bettplätzen 1% höher als im Vorjahr. Im internationalen Reservierungsverbund (IRIS) buchten die SBB bei den Partnerbahnen 1 393 308 Plätze (+44%), wobei die Zunahme der vom SNCF-System zugeteilten Plätze 88% beträgt; dies ist dem Umstand zuzuschreiben, dass das Platzangebot der ab Lausanne verkehrenden TGV-Züge ebenfalls bei der SNCF gespeichert ist.

Güterverkehr

Für die Beförderung des gesamten Guttaufkommens von 43,5 Mio t wurden 28,1 Mio Zugkilometer (+0,1%) gefahren; dies in 707 854 Zugstunden (-4,3%). Ab und nach den Rheinhäfen stieg der Verkehr gegenüber dem Vorjahr um 8% auf 5,6 Mio t; davon entfallen 4,7 Mio t (84,6%) auf die Abfahrten. Einer Zunahme bei den Mineralölprodukten (29,6%), der Kohle (43,1%) und den siderurgischen Produkten (55,5%) steht ein nennenswerter Rückgang beim Getreide und bei den Futtermitteln gegenüber (7,8%). Der Transitverkehr erreichte 0,7 Mio t, 7,3% mehr als im Vorjahr. Vom Gesamtaufkommen wurden 48,6% in Ganz- und Zielzügen befördert. Es verkehrten 21 481 Ganzzüge (1166 oder 5,7% mehr als 1983) mit einer Anhängelast von annähernd 23 Mio Brt (+6,2%), davon u.a. 5385 Züge flüssige Brennstoffe (-4,7%), 5173 Züge Huckepack (+14,2%), 2051 Züge Kies (-7,8%). Die mittlere Anhängelast je Zug erreichte 1068 t (+0,4%).

Entwicklung von Verkehr und Produktion 1980–1984

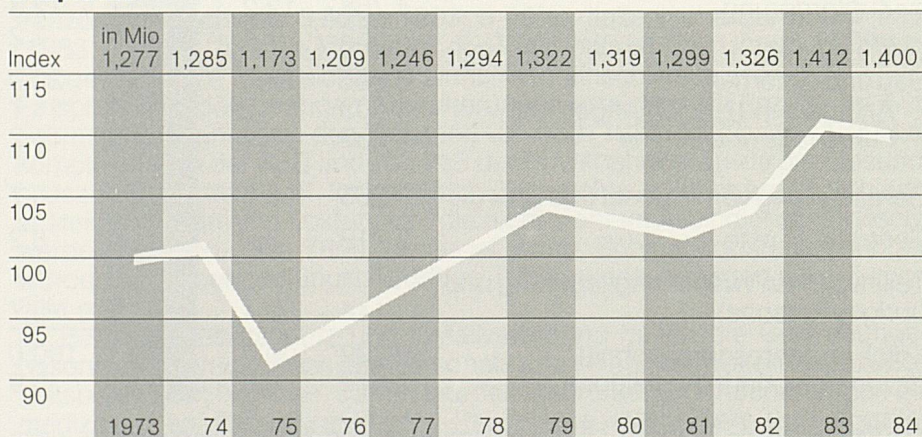
Jahr	Mio Netto- tonnen	Index	Mia Netto- Tonnen- kilo- meter	Index	Effektivleistungen Zugverkehr			
					Mio Zug- kilo- meter	Index	Zug- stunden	Index
1980	46,3	100	7,4	100	29,9	100	774 978	100
1981	45,3	98	7,1	97	29,5	98	758 256	98
1982	41,9	91	6,5	88	28,7	96	749 222	97
1983	41,5	90	6,4	87	28,0	94	739 701	95
1984	43,5	94	6,9	93	28,1	94	707 854	91

Zwischen 1980 und 1984 nahmen die Nettotonnen um 6% ab, die Netto-Tonnenkilometer um 6,7% (Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels am 5. September 1980). Die Zugleistungen folgten diesem Rückgang weniger rasch. Im Berichtsjahr war es jedoch möglich, einen grösseren Anpassungsschritt zu vollziehen; begleitend waren aber die bisherigen Bestrebungen, eine gute Leistungsqualität aufrechtzuerhalten. Die Güterwagen konnten im allgemeinen termingerecht zur Beladung bereitgestellt werden. Einige Engpässe traten allerdings bei saisonbedingten Verkehrsspitzen auf, ferner bei den für bestimmte Transportgüter eingerichteten Spezialwagen. Im Tagesmittel waren rund 4200 Güterwagen abgestellt (Vorjahr: 5300).

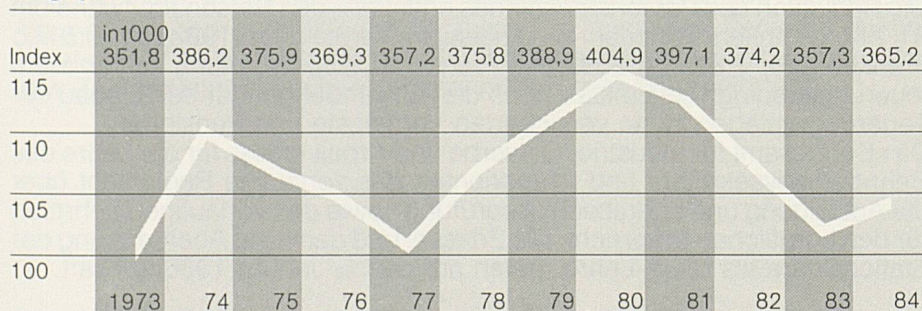
Elektronische Platzreservierung

Anzahl reservierte Plätze im Platzangebot SBB

Sitzplätze

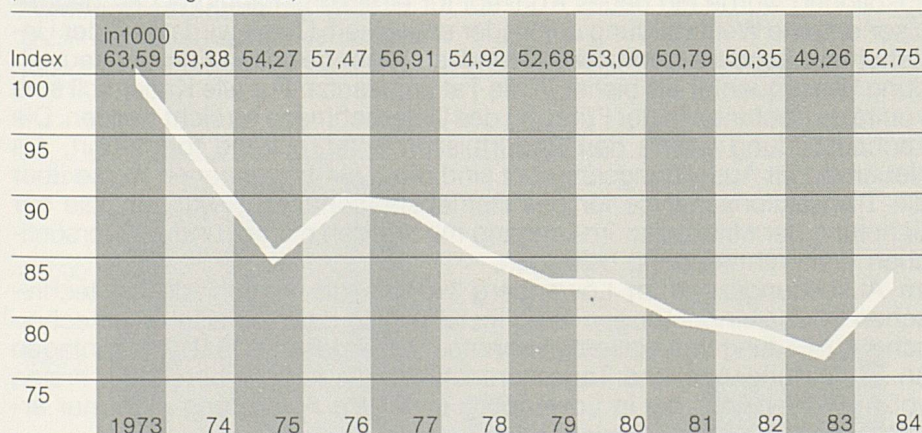


Liegeplätze



Bettplätze

(Anzahl Schlafwagenabteile)



Der Vergleich der Entwicklung bei Sitz- und bei Liegeplätzen zeigt eine Verlagerung zu Tagesreisen auf. Bei den Schlafwagen steht einer Verminderung der Kurse in den Siebzigerjahren und einer allgemein rückläufigen Entwicklung in der Anzahl reservierter Abteile eine bessere Ausnützung des Angebotes gegenüber.