

Marketing und Produktion

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1988)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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

Personenverkehr

Entwicklung des Personenverkehrs 1988 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge		Mengen		Leistungen	
	Mio Fr.	%	Mio Pers.	%	Mio Pkm	%
Total Personenverkehr	1285,8	+ 1,9				
Beförderung von Personen	1256,9	+ 1,8	259,3	+0,7	10 804	+1,2
- Binnenverkehr	977,1	+ 2,7	250,4	+0,7	9 349	+1,9
Einzelreisen	542,7	- 0,8	87,5	-1,0	4 162	+1,0
Gruppenreisen	44,6	+ 1,2	6,3	+1,9	499	-4,2
Geschäfts- und tourist. Abonnemente	183,4	+ 9,0	12,4	+3,4	1 384	+0,2
Streckenabonnemente und Mehrfahrtenkarten	206,4	+ 7,5	144,2	+1,4	3 304	+4,9
- Internationaler Verkehr	230,8	- 3,4	8,9	+0,4	1 455	-3,9
Gepäck	23,1	+ 2,7				
Begleitete Motorfahrzeuge (inkl. Verbilligungsbeitrag des Bundes)	5,8	+11,8				

Unter «Beförderung von Personen» enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 49 Mio Franken «übrige Erträge»; darunter fallen die Abgeltung für die Tarifierleichterungen des Bundes (41 Mio Franken), Erträge aus Ausstellungsziügen, periodenfremde Erträge u.a.m.

Verkehrsertrag

1988 steigerten die SBB ihren Ertrag aus dem Personenverkehr um 23,5 Mio Franken auf 1285,8 Mio Franken. Dieses Ergebnis liegt fast 12 Mio Franken über dem Voranschlag von 1274 Mio Franken. Es wurde erreicht dank den zahlreichen im Vorjahr durch die SBB eingeführten Neuerungen (verbessertes Fahrplanangebot und Änderungen im Fahrausweissortiment), deren positive Folgen sich im Berichtsjahr erstmals ganzjährig auswirkten. Massgeblichen Anteil am guten Ergebnis hatten auch die Verkaufsförderungsaktionen für das 1/2-Preis-Abonnement, von dem Ende 1988 1,7 Mio Stück im Umlauf waren. Bei den Einzelreisen bewirkte die fortschreitende Verlagerung zu Billetten zum halben Preis sowie zu den entsprechenden Mehrfahrtenkarten einen stärkeren Ertragsrückgang als erwartet. Dieser wurde durch das sehr gute Ergebnis bei den Geschäfts- und touristischen Abonnements jedoch mehr als ausgeglichen. Bei den Streckenabonnements ist die Ertragszunahme auf den durchschlagenden Erfolg der auf den 31.5.1987 eingeführten Mehrfahrtenkarten zurückzuführen (+35%). Im internationalen Verkehr hingegen wurde das Vorjahresergebnis um 8 Mio Franken verfehlt.

Verkehrsentwicklung

1988 wurde das Spitzenergebnis des Vorjahres noch übertroffen. Die Verkehrsmenge erhöhte sich um 1,7 Mio auf 259,3 Mio Personen. Die verkauften Verkehrsleistungen wuchsen um 124 Mio auf 10 804 Mio Personenkilometer. Die durchschnittliche Reiseweite stieg auf 41,7 km (+0,5%). Der Verkehrszuwachs entfiel vor allem auf den Freizeitbereich (+10,4%), während beruflich bedingte Fahrten weniger stark zunahmen (+2,2%). Der Marktanteil der Bahn im Inland (Fahrten ab 3 km) erhöhte sich erneut und betrug 1988 29,4% (+1,3%). Seit 1984 (22,7%) verläuft hier der Trend anhaltend aufwärts. Im gleichen Zeitraum ging der Marktanteil des Autos von 67,4% auf 61% zurück. Damit wird deutlich, dass der Leistungsausbau und die zahlreichen Neuerungen der Bahnen, zusammen mit den Umweltmassnahmen des Bundes, Wirkung zeigen: viele Schweizer steigen seit 1987 bei bestimmten Reisen im Inland vermehrt auf die Bahn um, insbesondere bei touristischen Reisen über längere Distanzen.

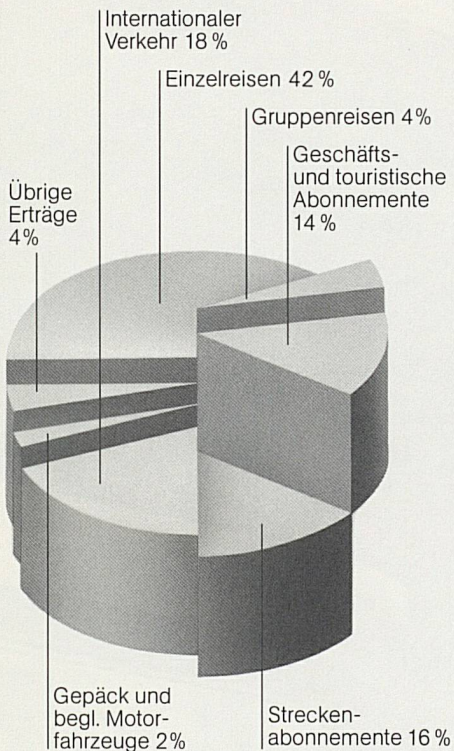
Im Zug mit der Aussenwelt verbunden

Seit 29.2.1988 gibt es auf manchen IC-Zügen Telefonkabinen. Im Einführungsjahr wurden aus SBB-Zügen täglich bis zu 460 Gespräche ins In- und ins Ausland geführt.



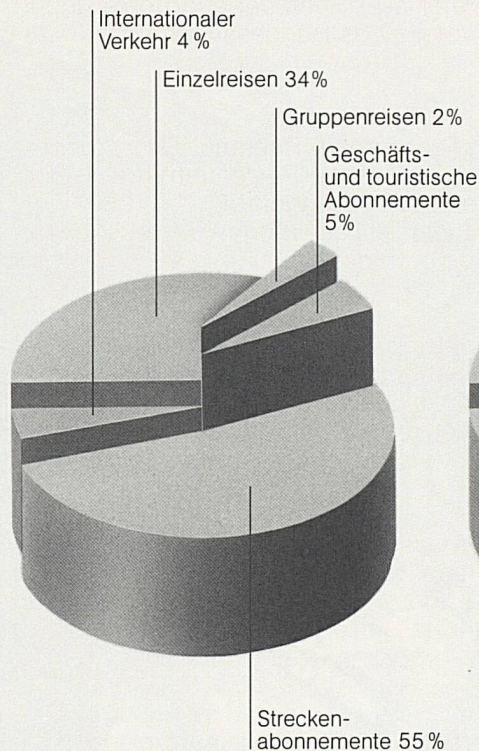
Verkehrsertrag

1285,8 Mio Franken



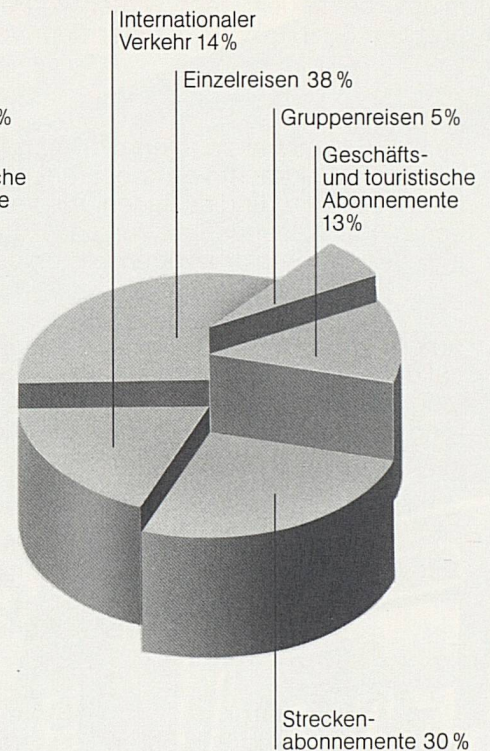
Verkehrsmenge

259,9 Mio Personen



Verkehrsleistung

10 935 Mio Personenkilometer



Neuerungen im Personenverkehr

Ausflugskonzept

Am 1.5.1988 wurde das neue Ausflugskonzept mit dem vielseitigen Freizeitangebot der SBB eingeführt. Die SBB haben sich zum Ziel gesetzt, den Bahnanteil am gesamten Ausflugsmarkt Schweiz zu stärken und gleichzeitig den Ertrag zu steigern. Dies wird erreicht durch die klare Positionierung und Strukturierung der Produktlinien Reisen-Bahn, Fitness-Bahn und Kultur-Bahn sowie durch regional unterschiedliche Angebote. Das neue Freizeitangebot wird durch einen starken kommunikativen Auftritt («Visit», Katalog, Handzettel A4 im Selbst-Informations-System) unterstützt.

Neues Angebot für Touristen aus dem Ausland

In Zusammenarbeit mit den konzessionierten Transportunternehmungen wurde das Angebot für ausländische Touristen neu konzipiert. Der «Swiss Pass» löst die «Schweizer Ferienkarte» ab und bezieht neu auch die städtischen Verkehrsbetriebe ein. Die «Swiss Card», ein neuer Pauschalfahrtausweis, ist ab den Grenz- und Flughafenbahnhöfen nach einem beliebigen Zielbahnhof in der Schweiz und zurück gültig; die «Swiss Card» berechtigt zudem während eines Monats zum Bezug von Billetten zum halben Preis. Dieses neue Sortiment wird seit 1.1.1989 angeboten. Mit dem «Fly Rail Baggage» wurde am 1.12.1988 eine Weltneuheit eingeführt. Dieses Abfertigungssystem erlaubt es dem Kunden, sein mit einer speziellen Beförderungsetikette versehenes persönliches Reisegepäck ab jedem Flughafen der Welt direkt nach seinem Zielbahnhof in der Schweiz zu senden.

Wilhelm-Tell-Express

Das touristische Spitzenangebot umfasst eine Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee von Luzern nach Flüelen inklusive Mittagessen sowie eine Bahnfahrt in drei Salonwagen und einem Panoramawagen der MThB von Flüelen nach Lugano/Locarno oder umgekehrt. Zwischen dem 29.5. und 23.10.1988 wurden im Nord-Süd-Verkehr 4983 Personen und im Süd-Nord-Verkehr 4098 Reisende gezählt. Bereits angemeldete Optionen (rund 20 000) lassen für das Jahr 1989 wesentliche Verkehrssteigerungen erwarten.

Behinderte im öffentlichen Verkehr

Die nach der vielbeachteten Informationstagung «Bahn 2000: auch für Betagte und Behinderte?» geschaffene Koordinationsstelle SBB für Behindertenfragen beim Marketing Personenverkehr hat ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie ist innerhalb der Unternehmung und für Dritte Anlaufstelle für

konzeptionelle Fragen. Ein Behindertenkonzept ist in Arbeit. Die Anliegen der Behinderten im öffentlichen Verkehr werden neu in einem «Kontaktgremium» behandelt; darin wirken Vertreter aller Behindertengruppierungen und von SBB/VöV/PTT unter dem Vorsitz des Bundesamtes für Verkehr mit.

Velotransport

Seit 29.5.1988 transportiert die Bahn Fahrräder in Regionalzügen zur verbilligten Stückfracht von drei Franken, sofern die Reisenden ihre Vehikel selber ein-, um- und ausladen. Als Versuch (verlängert bis 31.3.1989) wurden an Wochenenden die von den Kunden selbst ein-, um- und ausgeladenen Velos in Regionalzügen kostenlos befördert.

Mietvelos

Aufgrund der 1987 gesammelten Erfahrungen wurde das Mietvelokonzept auf den 28.3.1988 angepasst. Dank Straffung des Angebotes, Bewirtschaftung des gesamten Veloparks durch regionale Velozentren und Erweiterung des Angebotes «Veloplausch» stieg die Anzahl Vermietungen auf über 90 000 (+10%) bei gleichzeitiger Verminderung der Leertransporte.

Check-in am Bahnschalter

Seit 1.5.1988 kann in acht Bahnhöfen das Einchecken für Swissair-Flüge schon am Bahnschalter vorgenommen werden. Diese Neuerung hatte ebenfalls günstige Auswirkungen auf das Fly-Rail-Baggage-Angebot ab der Schweiz, konnte doch der Verkehr bei einzelnen Bahnhöfen um bis zu 100% gesteigert werden.

Auto im Reisezug

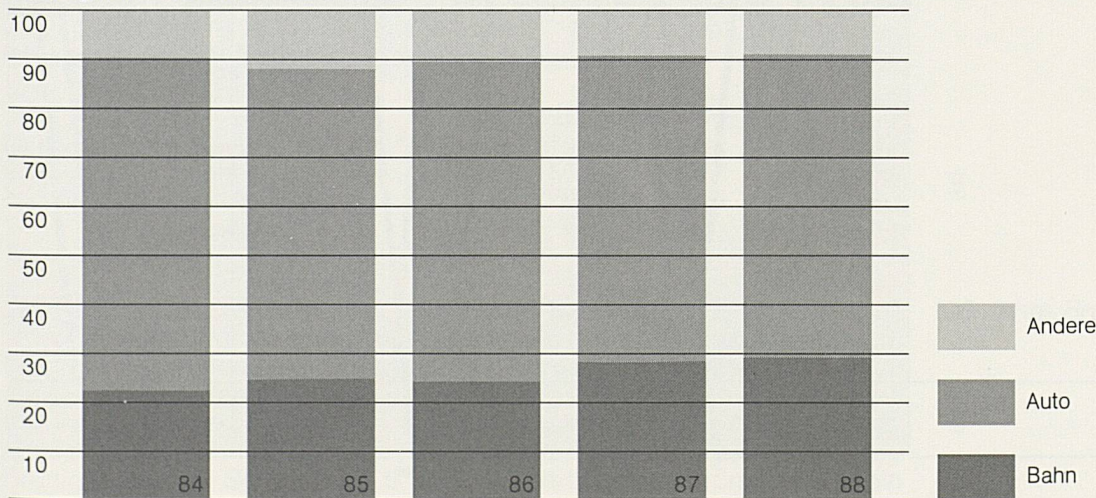
Erstmals seit rund 25 Jahren figurierte 1988 wieder ein Autoreisezug mit Ausgangspunkt Schweiz im Angebot. Der Zug verkehrte an Wochenenden vom 17.6. bis 10.9.1988 auf der Strecke Zürich Altstetten–Neapel. Auf den 13 Hin- und Rückfahrten konnten 778 Autos und 2411 Reisende befördert werden. Aufgrund dieses erfreulichen Ergebnisses wird das Angebot 1989 weiter ausgebaut.

Rollmaterial

Am 1.10.1988 nahmen die ersten vier der 19 bestellten Speisewagen der neuen Generation ihren Dienst auf. Diese Fahrzeuge ersetzen die Selbstbedienungs-Speisewagen in den IC-Zügen der Strecke Genf–Biel–Zürich–Romanshorn. Fahrzeuge und Angebot werden von den Fahrgästen sehr positiv beurteilt.

Anteile der Verkehrsmittel im Inlandmarkt

Leistungen in % der Pkm



Seit 1984 hat der Anteil der Bahn am Inlandmarkt (Reisen ab 3 km) kontinuierlich von 22,7% auf 29,4% zugenommen, während der Anteil des Autos 67,4% auf 61% zurückging. Diese Zahlen zeigen, dass vor allem 1987 und 1988 ein gewisser Umsteigeeffekt stattgefunden hat. 1988 nahm indessen auch die Gesamtmobilität zu. (Diese Ergebnisse basieren auf der kontinuierlichen Erhebung Personenverkehr mit monatlich 1000 Telefoninterviews.)

Vom 1.11.1988 bis 31.3.1989 wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Waser Bürocenter auf der Verbindung Genève Aéroport–Biel–Zürich–Romanshorn ein Bürowagen als Pilotversuch eingesetzt. Ausgerüstet mit einem kleinen Konferenzraum, Personalcomputern, Telefonen und Telefaxen, ermöglicht das «rollende Büro» den Geschäftsreisenden die ungestörte Arbeit während der Fahrt.

Eurocity «Gottardo»

Seit dem 25.9.1988 verkehren zwischen Zürich und Mailand ehemalige Vierstrom-TEE-Kompositionen als EC «Gottardo». Die völlig neu gestalteten Triebzüge führen neben einem Barwagen und Sitzplätzen 1. nun auch solche 2. Klasse.

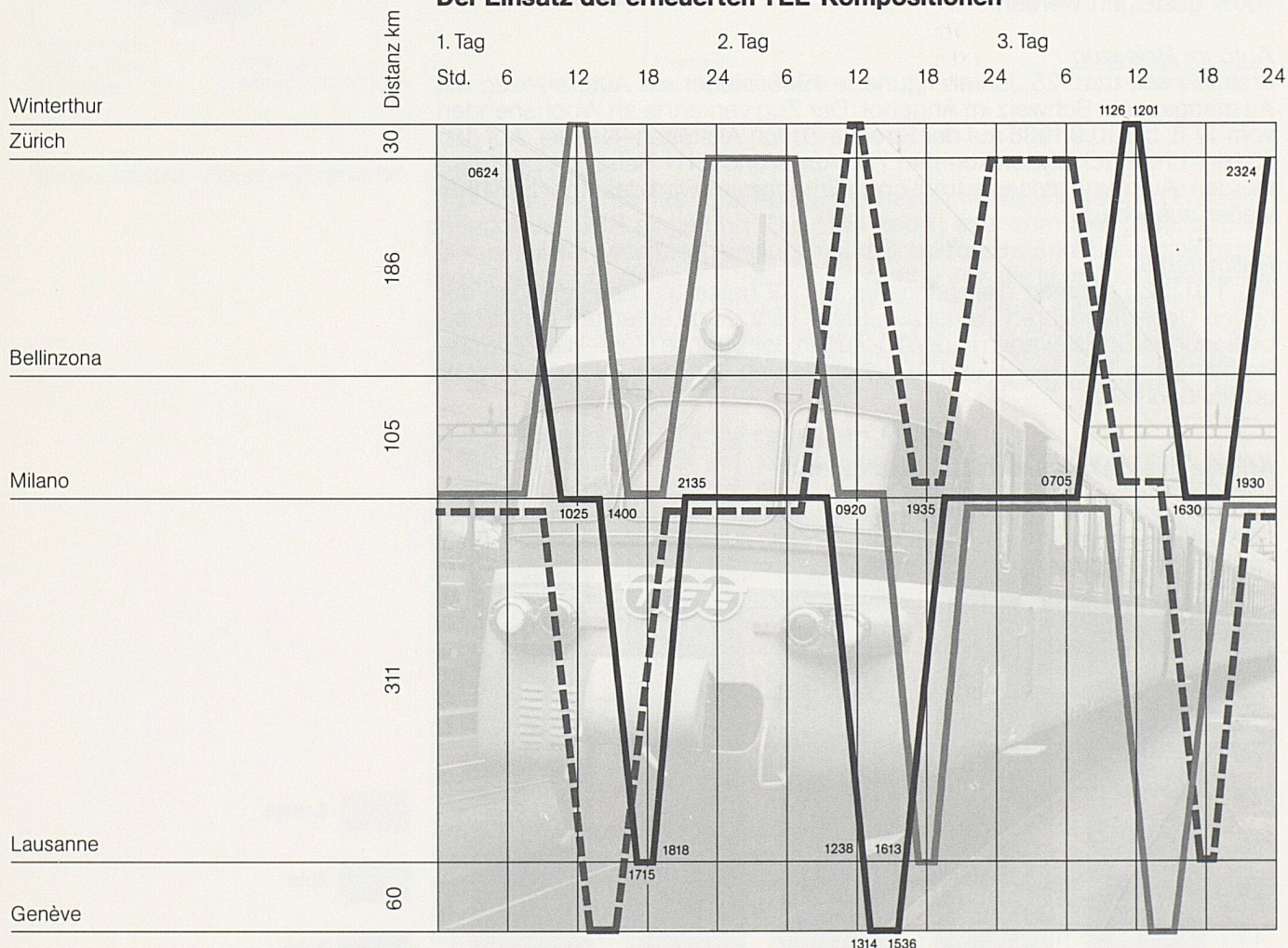
Telefon im Zug

Züge mit Telefonkabinen verkehren seit dem 29.2.1988 auf der Ost-West-Transversale, der Verbindung Basel–Bern–Brig/Interlaken sowie – seit Sommer 1988 – auf der Jurasüdfusslinie. Mit durchschnittlich 22 Gesprächen pro Tag und Kabine wurde das Angebot besser benützt als erwartet.

Tarifverbunde

– Luzern: Auf den 1.1.1988 wurden die Kantone Ob- und Nidwalden in den Abonnementsverbund des Kantons Luzern einbezogen.

Der Einsatz der erneuerten TEE-Kompositionen



Seit 25.9.1988 verkehrt täglich eine der aus den sechziger Jahren stammenden, nunmehr aber erneuerten TEE-Kompositionen als EC «Gottardo» zwischen Zürich und Mailand. Ab 28.5.1989 werden auch gewisse Eurocity-Züge zwischen Genf/Lausanne und Mailand mit solchen Einheiten geführt. Die grafische Darstellung zeigt den Umlaufplan ab Fahrplanwechsel 1989, mit Tagesleistungen der einzelnen Kompositionen von 740 bis 930 km. Die TEE-Kompositionen waren schon vor ihrer Verjüngungskur mehrheitlich fünffache Kilometer-Millionäre.

- Zug: Der Abonnementsverbund der Region Zug wurde auf den 1.1.1988 eingeführt. Der ganze Kanton Zug und Randgebiete des Kantons Schwyz können zum Einheitspreis befahren werden.
- Schaffhausen: Auf den 1.6.1988 wurde der Abonnementsverbund der Region Schaffhausen eingeführt. Das Verbundgebiet umfasst den ganzen Kanton Schaffhausen und Randgebiete der Kantone Thurgau und Zürich. Mit dem Einbezug von DB-Strecken beteiligt sich erstmals ein ausländischer Verkehrsträger an einem schweizerischen Verbund.
- Zürich: Auf den 1.9.1988 wurde der Tarif für die AboPlus-Abonnemente eingeführt. Diese Übergangslösung, bis zur Einführung des Zürcher Verkehrsverbundes, schliesst innerhalb des Kantons Zürich nebst der Zufahrtsstrecke zu den Städten zusätzlich die neugeschaffenen Verbundbereiche Stadt Zürich bzw. Stadt Winterthur sowie das Regionalbusnetz Zürich ein. Als erstmaliger Versuch sind die allgemein erhältlichen Jahres- und Monatsabonnemente auf den Strecken der SBB unpersönlich und daher übertragbar.

Verkaufsförderung

Die einmalige Aktion «13 Monate zum Preis von 12 Monaten» liess die Zahl der sich in Umlauf befindenden ½-Preis-Abonnemente auf 1,7 Mio steigen. Erfolgreich war auch die Verkaufsförderungsaktion Tageskarten während der Sommermonate (+3,5 Mio Franken).

Der Verkauf der von den Reiseveranstaltern angebotenen Pauschalarrangements konnte dank besonderer Anstrengungen ebenfalls weiter gesteigert werden. Um vorhandene Kapazitäten im Monat November besser zu nutzen, wurde an den vier Wochenenden die Aktion «Zugvögel» lanciert. 315 000 Spezial-Tageskarten wurden verkauft, davon 70% an Halbp reis-Abonnenten. Nach Abzug aller Kosten resultierte für die SBB aus dieser Aktion ein Mehrertrag von rund 0,8 Mio Franken.

Elektronische Schaltergeräte (ESG)

Nach den 54 grössten Bahnhöfen sind auch die wichtigsten Vertragsreisebüros für den elektronischen Fahrausweisverkauf eingerichtet worden. In einer zweiten Phase werden weitere 100 Dienststellen mit ESG ausgerüstet.

Die Bodensee-Flotte SBB erzielte die besten Ergebnisse seit ihrem Bestehen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Gesamtzahl der mit SBB-Schiffen beförderten Reisenden um 21% auf 464 451 und war damit um 18,2% höher als im bisherigen Rekordjahr 1979. Dabei lag der vom guten Wetter begünstigte Ausflugs-, Rund- und Sonderfahrten-Verkehr mit 169 571 Passagieren um 21,3% über dem Ergebnis von 1987. Bei der gemeinsam mit der DB betriebenen Fähre Romanshorn-Friedrichshafen hielt sich die Zahl der geführten Kurse mit 8431 im Rahmen des Vorjahres (8405). Die Zahl der transportierten Fahrzeuge stieg um 18,3% auf 116 142.

Schiffsbetrieb auf dem Bodensee

	1987	1988	
Personenwagen, Busse	57 819	60 484	(+ 4,6%)
Lastwagen, Anhänger	14 156	15 557	(+ 9,9%)
Fahrräder, Mopeds, Motorräder	26 220	40 101	(+52,9%)

Den runden Geburtstag ihrer einzigen Meterspurlinie feierten die SBB mit einer Reihe von Aktionen, Veranstaltungen und Spezialangeboten. Vom 1.5. bis 30.6.1988 verkauften die Bahnhöfe Luzern bis Interlaken rund 95 000 Jubiläums-Tageskarten zu fünf Franken, gültig für Fahrten in 2. Klasse auf der Brünigstrecke. Im Rahmen des Ausflugs-konzeptes wurden gesamtschweizerisch von Mai bis Oktober 1988 4337 Wanderpässe «100 Jahre Brünig» verkauft. Seit dem 29.5.1988 verkehrt auf der Brünigstrecke ein Barwagen. 60 000 Junior-Club-Mitglieder erhielten mit der Einladung zum Jubiläum eine Gratistageskarte, gültig für einen Erwachsenen und ein Junior-Club-Mitglied für Fahrten in 2. Klasse auf der Brünigstrecke. Über 10 000 Kinder nahmen in der Zeit vom 4.6. bis 16.10.1988 diese Gelegenheit wahr.

100 Jahre Brünigbahn

Güterverkehr

Entwicklung des Güterverkehrs 1988 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge		Mengen		Leistungen	
	Mio Fr.	%	Mio t	%	Mio tkm	%
SBB Cargo	1179,3	+2,3	48,2 + 8,4		7502 + 10,1	
Cargo Rail	802,0	+3,5	40,1 + 6,6		5692 + 7,8	
– Binnenverkehr	318,3	+3,7	18,2 + 5,9		1747 + 5,3	
– Export	51,0	–1,0	2,0 + 0,2		303 – 0,9	
– Import	218,3	+3,9	11,0 + 5,9		1162 + 6,2	
– Transit	214,4	+4,1	8,9 + 10,7		2480 + 11,6	
Cargo Combi	61,4	+3,0	6,7 + 21,8		1640 + 20,2	
– Grosscontainer	35,5	+2,2	3,3 + 15,7		691 + 10,8	
– Huckepack	25,9	+3,8	3,4 + 28,5		949 + 28,1	
Cargo Domizil	160,7	+1,3	0,9 + 3,7		111 + 3,6	
Post	105,8	+0,1	0,5 + 4,5		59 + 4,5	

Im Gesamtertrag von 1179,3 Mio Franken enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 49,4 Mio Franken an Nebenerträgen (Gebühren aus Sonderleistungen im Zusammenhang mit Cargo Rail und Cargo Domizil sowie die Erträge aus dem Lagerhausgeschäft).

Verkehrsertrag und Mengenentwicklung

SBB Cargo

Die SBB haben im Güterverkehr ein Rekordjahr hinter sich. Mit einer Tonnage von 48,2 Mio t – das bedeutet eine Verbesserung um 8,4% gegenüber dem Vorjahr – wurden selbst die während der Hochkonjunktur der frühen siebziger Jahre erzielten Spitzenergebnisse übertroffen. Der Verkehrszuwachs verteilte sich erfreulicherweise auf alle Geschäftsbereiche, wobei der Transit-, insbesondere aber der Grosscontainer- und Huckepackverkehr mit zweistelligen Steigerungsraten klar an der Spitze liegen.

Der Aufwärtstrend bei der Mengenentwicklung widerspiegelt sich auch bei den Verkehrsleistungen, die um 10,1% auf 7503 Mio Tonnenkilometer stiegen. Da auch im Personenverkehr erhebliche Mehrleistungen gefahren wurden, kam es 1988 punktuell zu Kapazitätsengpässen. Den Auslastungsspitzen soll durch vermehrte Planung und Prioritätensetzung bei der Zuteilung der Produktionsmittel begegnet werden.

Die Ertragsseite weist ebenfalls Zuwachsraten auf, obwohl sie sich nicht im gleichen Ausmass entwickelte. Gegenüber dem Vorjahr verbesserte sich der Gesamtertrag im Güterverkehr um 2,3% auf 1179,3 Mio Franken. Wie schon in den Vorjahren mussten wegen des unvermindert anhaltenden Konkurrenzdrucks (u.a. infolge tiefer Dieselpreise) auch 1988 verschiedentlich Frachtermässigungen gewährt werden, die sich ungünstig auf die Erträge auswirkten. Mit gezielten Massnahmen zur Produktivitätssteigerung konnte aber ein gewisser Ausgleich geschaffen werden.

Cargo Rail

Im Cargo-Rail-Verkehr wurde die Stagnation von 1987 überwunden. Mit 40,1 Mio t erfuhr der wichtigste Geschäftsbereich eine Steigerung um 6,6%. Besonders vorteilhaft entwickelte sich der Transitverkehr, der um 10,7% zulegen und 8,9 Mio t erreichte. Ansprechende Zuwachsraten durften auch im Binnenverkehr und Import registriert werden, die um je 5,9% auf 18,3 Mio t respektive 11 Mio t anstiegen. Der spürbare Aufschwung im Cargo Rail liegt hauptsächlich darin begründet, dass sich die stahl- und metallverarbeitende Industrie europaweit von der Baisse erholt hat und 1988 aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage zum Teil sogar Hochkonjunktur hatte. Der günstige Konjunkturverlauf in der Bauwirtschaft wirkte sich positiv auf den Baustoffverkehr aus und trug einen wesentlichen Teil zum guten Gesamtergebnis bei. Fortschritte konnten auch im Verkehr mit schweizerischen Grossverteilern erzielt werden, wo deutliche Zunahmen in Konsumgüterbereichen zu beobachten waren. Nachdem 1987 aufgrund der rückläufigen Importnachfrage Einbussen beim Mineralölverkehr hatten hingenommen werden müssen, trat 1988 wiederum ein Aufschwung ein. Hervor-

*Im Huckepack umweltschonend durch die Tessiner Landschaft
Wie rasch diese Transportart an Boden gewinnt, wird auch durch die Mengen-Zuwachsrate von 28% im Jahre 1988 dokumentiert. Die Aufnahme zeigt eine Huckepack-Komposition bei Giornico.*



ragende Verkaufsergebnisse in der Automobilindustrie liessen den Fahrzeugtransport über Erwarten anwachsen.

Auch bei den Erträgen war Cargo Rail mit einer Verbesserung um 3,5% auf 802 Mio Franken recht erfolgreich, trotz einer Einbusse um 1% bei den Exporten.

Cargo Combi

Der kombinierte Verkehr expandierte 1988 in noch nie dagewesenem Ausmass. Das gilt ganz besonders für den Huckepack-Verkehr, der um 28,5% auf 3,4 Mio t zunahm. Mit gut 114 000 Sendungen wurde die 100 000-Grenze – ein bedeutender Meilenstein – bei weitem übertraffen. Ein ähnlich gutes Ergebnis erzielten die durch die europäische Bahntochtergesellschaft Intercontainer vermarkteten Transporte mit Grosscontainern und Wechselaufbauten, die mengenmässig um 15,7% auf 3,3 Mio t zulegten. Die in kombinierter Technik beförderte Gütermenge erhöhte sich um 21,8% auf 6,7 Mio t. Bei den Erträgen fiel das Wachstum mit einer Verbesserung um 3% auf 61,4 Mio Franken wesentlich bescheidener aus. Die scharfe Konkurrenz in diesem Transportsegment bewirkte einen überdurchschnittlichen Druck auf die Frachtraten; diese Situation wurde durch Wechselkursprobleme noch verstärkt. Die gedrückten Preise im kombinierten Verkehr trugen wesentlich zur stark unterproportionalen Entwicklung der Erträge im Güterverkehr bei.

Cargo Domizil

Im Cargo Domizil konnte an das erfreuliche Ergebnis von 1987 angeknüpft werden. Mit einer Steigerung um 3,7% auf beinahe 0,9 Mio t bei den Mengen und einer Ertragsverbesserung um 1,3% auf 160,7 Mio Franken hielt der Trend nach oben an. Die Kombination von Rationalisierungsmassnahmen, Leistungsverbesserungen und gezielten verkäuferischen Aktionen hat sich als Strategieansatz auf diesem hartumkämpften Markt bewährt.

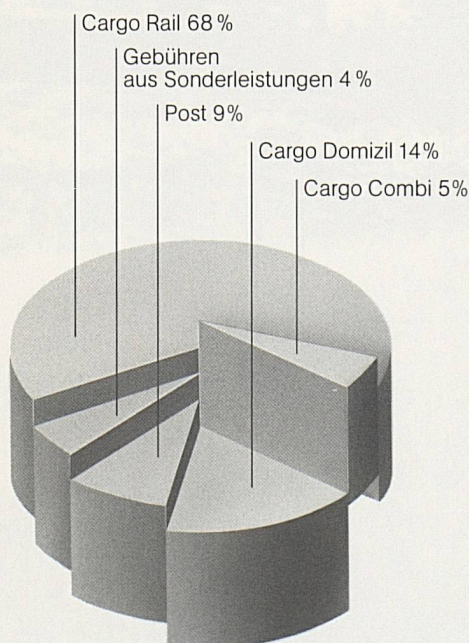
Neuerungen im Güterverkehr

Cargo Rail

Trotz Rekordmengen und erfreulichen Geschäftsgangs wurde 1988 nachdrücklich an den Zukunftsstrategien für den Güterverkehr gearbeitet. Speziell erwähnt seien die Studien zur Optimierung des Ganzzugsverkehrs, Überlegungen zur Straffung des Bedienungsrahmens im Hinblick auf weitere Produktivitätssteigerungen im Einzelwagenverkehr sowie die Planungsarbeiten für ein Alternativangebot in kombinierter Technik zur Substitution von Strassenferntransporten und produktivitäts- bzw. ertragsschwachen Einzelwagenverkehren. Intensive Studien galten auch der künftigen Gestaltung des Cargo Domizil.

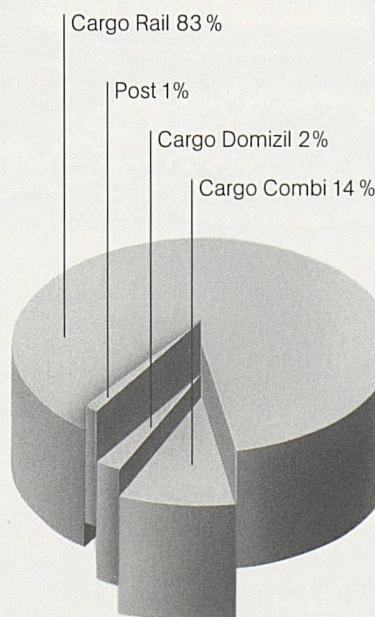
Verkehrsertrag

1179,2 Mio Franken



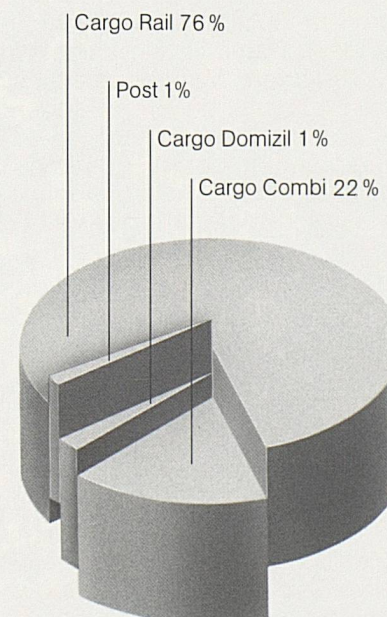
Verkehrsmenge

48,2 Mio Tonnen



Verkehrsleistung

7502 Mio Tonnenkilometer



Im kommerziellen Bereich lagen die Schwerpunkte wie schon im Vorjahr bei den internationalen Verkehren. Im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) war 1987, zur Aktivierung des internationalen Marketings, das «Komitee Produkt-Management» ins Leben gerufen worden. Es führte seine Arbeit unter dem Präsidium der SBB konsequent fort und gab den Anlass zur Gründung der Angebotsverbände Frankreich–Schweiz, BRD–Italien, Frankreich–BRD und Skandinavien–Italien. In diesen Verbänden erarbeiten die beteiligten Bahnen auf der Basis von Marktuntersuchungen gemeinsame Angebotsstrategien und formulieren die daraus resultierenden betrieblichen und kommerziellen Anforderungen. Als erste konkrete Ergebnisse wurden Verbesserungen im Zolldienst sowie eine Konzentration der Verkehre auf leistungsfähige und kostengünstige Leitungswege und Grenzübergänge erzielt. Gegenwärtig wird die Einführung neuer Direktzüge geprüft, mit denen eine Ausweitung und zugleich eine qualitative Verbesserung des Angebots auf internationalen Relationen angestrebt wird. Weitere Angebotsverbände mit Beteiligung der SBB sind in Vorbereitung.

Die SBB erwarben eine 70%-Beteiligung am Aktienkapital der Castelletti SA. Die Kundschaft dieses Unternehmens reagierte positiv, und der Geschäftsgang entwickelte sich 1988 weiterhin in einem befriedigenden Ausmass. Die Beteiligung wurde auch vom Personal der Castelletti SA gut aufgenommen und zog keine personellen Veränderungen von Belang nach sich. Die von Castelletti getätigten Schienentransporte entwickeln sich weiterhin sehr positiv.

Um den grenzüberschreitenden Verkehr noch stärker zu fördern, wurde das Angebot «Garantie Cargo» nicht mehr nur in ausgewählten Verbindungen offeriert, sondern auch auf individuell von den Kunden gewünschte Relationen mit der BRD, Frankreich und Österreich ausgedehnt. Mit «Garantie-Cargo» garantieren die SBB die Beförderungsfristen.

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Optimierung des Absatzes war die Reorganisation des Verkaufs Anfang 1988. Die Erfahrungen zeigen deutlich, dass das neu eingeführte Branchenmanagement dank der klaren Abgrenzung von Marketingplanung gegenüber Verkauf und Marktbearbeitung mit einer konsequenten Segmentierung nach Kundengruppen grosse Vorteile bringt; dies auch aus Sicht der Kunden, die sich nun einem einzigen Ansprechpartner gegenübersehen. Gleichzeitig hat der Verkauf einen wesentlich besseren Überblick über die Vielzahl von Teilmärkten und kann rascher auf Veränderungen reagieren.

Nach einer längeren Phase der Preisstabilität wurden die Tarife auf den 1.7.1988 teuerungsbedingt um 3% erhöht.

Im deutsch-schweizerischen Wagenladungsverkehr schlossen die Deutsche Bundesbahn und die SBB ein weitgehendes Ermächtigungsabkommen ab. Es erlaubt beiden Bahnen, innerhalb einer bestimmten Preisbandbreite ohne Rückfrage die Frachtrate für die gesamte Transportdistanz auszuhandeln. Damit ist ein kurzfristiges Reagieren auf Offertanfragen und eine effizientere Marktbearbeitung gewährleistet. Ähnliche Massnahmen werden auch mit anderen Partnerbahnen geprüft.

Zur Verstärkung der Marktpräsenz auf dem zukunftssträchtigen britischen Markt (Bau des Ärmelkanal-Tunnels) intensivierten die SBB die Marktbearbeitung und lancierten eine Verkaufsaktion zur Akquisition von Wagenladungsverkehr in Relationen mit Grossbritannien.

Eine zuerst auf den Grenzübergang Basel beschränkte Verkaufsmassnahme zur Gewinnung von Neuverkehr auf den Verbindungen zwischen Belgien, den Niederlanden sowie bestimmten bundesdeutschen und französischen Seehäfen und der Schweiz wurde mit Erfolg auf die Übergänge Schaffhausen, Konstanz, Vallorbe und Delle ausgedehnt.

Cargo Combi

Um eine befriedigende Antwort auf die immer lauter werdenden Forderungen der EG nach einem Transitkorridor durch die Schweiz geben zu können, konzentrierten die SBB ihre Kräfte – in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen des Bundes – auf den quantitativen und qualitativen Ausbau ihres Huckepack-Angebots. Zahlreiche Angebotsverbesserungen konnten im Verlauf des Berichtsjahrs vorgenommen werden:

- Erhöhung der Ladekapazität von 90 000 auf nunmehr 150 000 Sendungen jährlich
- Einführung eines weiteren Zugspaares für die Rollende Autobahn Basel-Lugano auf den 1.1.1988
- Ab 1.1.1988 Erhöhung der zulässigen Eckhöhe im begleiteten Verkehr (Rollende Autobahn) von 3,70 m auf 3,80 m, im unbegleiteten Verkehr bei den Wechselbehältern auf 4 m und bei den Sattelaufliegern von 3,80 m auf 3,90 m (auf 4 m unter besonderen technischen Voraussetzungen).

Weiter wurde die ursprünglich auf 30.5.1988 befristete und vom Bund finanzierte Verbilligung der Transitsendungen um 50 Franken («Gotthard-Rabatt») bis 30.6.1989 verlängert. Diese Förderungsmassnahme erstreckte sich auf alle Transitsendungen des Huckepack- und Wechselaufbauten-Verkehrs. Der Bund wendete dafür im Jahre 1988 knapp 6 Mio Franken auf.

Im Grosscontainerverkehr wurden zwei wöchentlich zwischen Dänemark und Luino verkehrende Zugpaare sowie ein täglich in der Relation Grossbritannien-Schweiz-Italien eingesetztes Zugpaar eingeführt.

Eine neue Eisenbahn-Alpentransversale wird auch für den kombinierten Verkehr von entscheidender Bedeutung sein. Sie wird die ungehinderte und rasche Durchfahrt für Fahrzeuge mit Eckhöhen von 4 m gewährleisten.

Cargo Domizil

Die auf den 1.1. und 1.6.1988 durchgeführte nochmalige Reduktion von Regionalzentren führte zu den erwarteten Kosteneinsparungen und Leistungsverbesserungen zum Nutzen der Kundschaft. Vermehrte Direktverbindungen und beachtliche Verkürzungen der Beförderungsfristen in bestimmten Relationen erwiesen sich zusammen mit der erhöhten Bereitschaft gewisser Firmen, umweltfreundlich zu transportieren, als die wesentlichen Gründe für die erfreuliche Mengen- und Ertragsentwicklung. Im Bereich Cargo Domizil International machten die SBB die Kunden mit gezielten Verkaufsförderungsmassnahmen auf leistungsfähige Verbindungen aufmerksam.

Logistik

Ein Schwerpunkt lag in der Förderung des Abroll-Container-Transport-Systems (ACTS), das einen raschen und unkomplizierten Umschlag von Spezialbehältern von der Strasse auf die Schiene erlaubt. Ende Jahr gründeten die SBB zusammen mit ausgewählten Strassenunternehmen die Abroll-Container-Transport-Service AG, deren Hauptaufgabe die Beschaffung und Vermietung von Abrollcontainern ist.

Im Zusammenhang mit dem kostenbedingten Abbau industrieller Lager beobachten die SBB eine zunehmende Nachfrage nach gewerblichem Lagerraum und den damit verbundenen logistischen Zusatzleistungen. Deshalb wird zusammen mit privaten Interessenten der Ausbau der bestehenden oder die Schaffung neuer Dienstleistungszentren mit umfassender Angebotspalette geprüft.

Informatik

Im Informatikbereich wurden die Entwicklungsarbeiten bei den SBB wie auch bei den ausländischen Bahnen vorangetrieben. Mit dem nationalen Projekt CIS (Cargo Informations-System) werden die heute bestehenden betrieblichen und kommerziellen Informationssysteme zu einem umfassenden Führungsinstrument für den modernen Güterverkehr weiterentwickelt. Die Arbeiten sind so weit gediehen, dass 1989 die internationale Verknüpfung der national im Aufbau befindlichen Transportplanungs- und -überwachungssysteme vorbereitet werden kann. Auf internationaler Ebene ist das Projekt DOCIMEL (DOcument CIM ELectronique) in Bearbeitung. Hier geht es darum, den internationalen CIM-Frachtbrief und andere transportbegleitende Dokumente durch ein frachtbriefloses elektronisches Datenübermittlungssystem schrittweise abzulösen. Damit können Transport, Frachtberechnung, Abrechnung und Rechnungstellung rationalisiert und beschleunigt werden. Die Weichen für einen papierlosen Frachtbrief-Prototyp sind 1988 gestellt worden, und die definitive Einführung eines elektronischen Sendungsdossiers ist in greifbare Nähe gerückt.

Kommunikation

1988 wurden die Bemühungen um ein einheitliches Erscheinungsbild im Güterverkehr SBB mit der Herausgabe weiterer Prospekte und mit gezielten Verkaufsförderungsmassnahmen auf der Basis Direct Marketing fortgesetzt.

In die gleiche Richtung zielte die verstärkte Präsenz an nationalen Messen und regionalen Ausstellungen sowie die Eigenwerbung Cargo Domizil an Güterwagen. Die im Rahmen des Cargo Top Clubs durchgeführten Anlässe erfreuten sich regen Zuspruchs und bildeten die Grundlage für einen umfassenden Informationsaustausch zwischen wichtigen Kunden und den SBB-Verantwortlichen.

Die Reisezugleistungen stiegen 1988 um 5,6% auf 90,7 Mio Zugkilometer, was einem Tagesdurchschnitt von 247 901 Zugkilometern entspricht. Die SBB führten 10 100 Extra- und Entlastungszüge, davon 7800 im nationalen und 2300 im internationalen Verkehr.

Die Leistungen sind mit diesen Erhöhungen des Regelangebots und den gefahrenen Zusatzleistungen an die Kapazitätsgrenze der Infrastruktur gestossen. Weitere Leistungssteigerungen bedingen gezielte Infrastrukturinvestitionen in Richtung Realisierung des Konzepts Bahn 2000.

Elektronische Platzreservierung

Am 25. Juli wurde ein neues Reservierungssystem EPR 2 in Betrieb genommen. Damit bleibt die Kompatibilität mit den sich in Entwicklung befindenden Systemen der ausländischen Bahnen gewahrt, und die Datenübertragung über das neue, schnellere Hermes-Netz ist sichergestellt. Ferner wird die Basis für Programmausbauten geschaffen, um weitere Marktbedürfnisse zu befriedigen.

Anfang Juni 1987 wurde die Reservierungsmöglichkeit für Einzelreisende in Intercity-Zügen des Inlandverkehrs eingeführt. Diese Neuerung wird noch wenig beansprucht, werden doch im Durchschnitt täglich nur 440 Plätze (weniger als 2% der angebotenen Plätze) reserviert. Der Versuch wird vorläufig bis zum Fahrplanwechsel 1990 weitergeführt, da sich die Nachfrage nach solchen neuen Angeboten erfahrungsgemäss oft erst mit grosser Verzögerung einstellt.

Reisegepäck

Fly-Rail-Baggage: Die 112 Abfertigungsstellen fertigten insgesamt 270 383 Gepäckstücke ab; dies entspricht einem Tagesmittel von 739 Gepäckstücken und bedeutet eine Zunahme von 17,4% gegenüber dem Vorjahr. Über Zürich wurden 14,7%, über Genf 32,3% und über Basel 13,2% mehr Sendungen abgefertigt.

Abhol- und Zustelldienst für Reisegepäck: Die in 19 Städten angebotene Dienstleistung wurde 1988 6933mal beansprucht (1987 6807 Aufträge).

1988 betrug das gesamte Gutaufkommen 48,2 Mio Nettotonnen. Im Verkehr ab und nach den Rheinhäfen beförderten die SBB 5,5 Mio t (+3,8%). Davon entfallen 4,8 Mio t (87,3%) auf die Hafenaufnahmen. Zugenommen haben die siderurgischen Produkte; alle übrigen Güter hatten einen Rückgang zu verzeichnen.

Im programmierten Verkehr wurden 26,9 Mio Bruttotonnen (+15,5%) mit 27 036 Zügen befördert; das entspricht einer mittleren Auslastung pro Zug von 995 Brt (-3,4%). Den grössten Anteil an diesem Verkehr weisen auf: Huckepack 7736 Züge (+33,2%), flüssige Brennstoffe 6071 Züge (+3,9%), Kies 2448 Züge (+22%), Autos 1946 Züge (+6,9%), Grosscontainer 1847 Züge (+41,3%) und Klinker/Zement 1014 Züge (+3,9%).

Produktion

Personenverkehr

Güterverkehr

Liegenschaften und kommerzielle Nutzung

Im Berichtsjahr standen aus organisatorischer Sicht die Abläufe zwischen den Fachabteilungen Liegenschaften und kommerzielle Nutzung der Generaldirektion und der Kreise sowie die Regelung der verbleibenden Schnittstellen mit anderen Fachabteilungen der Generaldirektion im Vordergrund. Dies und der nach wie vor ungedeckte Bedarf an Fachkräften begrenzten die Umsetzung von Konzepten und Projekten und damit die Produktivität des Bereichs.

Der Liegenschaftsertrag erreichte 143,7 Mio Franken, was gegenüber 1987 eine Steigerung um 6,2% bedeutet. Dies ist neben der günstigen Konjunktur auch auf den hohen und zielstrebigem Einsatz der Mitarbeiter zurückzuführen. Das Immobilien-Bewirtschaftungs- und -Informationssystem IBIS, eine Pionierleistung auf dem Gebiet der Liegenschaftsverwaltung, konnte planmässig in Betrieb genommen werden. Schliesslich liegt für die Bahnhofsgastronomie ein Gesamtkonzept mit Massnahmenplan vor, das für diesen Teil des Angebotes der Bahnen zukunftsweisend ist.

Zunehmend bildet die Einleitung oder Weiterführung von mittleren und grossen Promotionsvorhaben die grundlegende Voraussetzung, um den hohen Erwartungen an weitere Ertragssteigerungen gerecht werden zu können. Unverändert hängt der quantitative und qualitative Erfolg der Immobilienbewirtschaftung massgeblich vom Zustand der bestehenden Gebäude und dem dafür getätigten Investitions- und Unterhaltsaufwand ab. Im Vordergrund steht künftig die längerfristige Mittelbeschaffung für die absolut rentablen eigenen Investitionen in Vorhaben der kommerziellen Nutzung. Als Beispiele seien genannt:

- Für die Region Bern wurde ein systematisches Inventar von Nutzungsmöglichkeiten erstellt. Dies erlaubt, die Liegenschaftspromotion zielgerichtet voranzutreiben und die lohnendsten Vorhaben zu realisieren.
- In Genf bildet das S-Bahn-Projekt Anlass, bedeutende Überbaumungsmöglichkeiten an den Standorten der zukünftigen S-Bahn-Stationen abzuklären und aufzuzeigen.
- Mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung in der Stadt Zürich über den Gestaltungsplan für die Grossüberbauung «HB Südwest» ist deren Realisierung einen Schritt nähergerückt.
- In Olten, Zug, Uster, Schaffhausen und St. Gallen wurden Architekturwettbewerbe durchgeführt. Die Areale der SBB in Renens, Ostermundigen, Basel, Luzern, Locarno und Zofingen sind Gegenstand von Überbaumungsstudien und Gestaltungsplänen.
- Der Landerwerb für Bahn 2000 bzw. die Vorbereitung der entsprechenden Verfahren bildet in allen drei Kreisen ein Schwergewicht der Tätigkeit.