

Fahrt mit Gegenwind : Leistung halten - Kosten senken

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - (1992)

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676209>

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.

Lokomotive 2000 Re 460 im Windkanal: Die SBB auf dem Prüfstand.

Fahrt mit Gegenwind: Leistung halten – Kosten senken

Auch den SBB blies 1992 ein kühler Wind ins Gesicht angesichts einer Wirtschaftslage, die grob als Nullwachstum bezeichnet werden kann; zum erstenmal seit Jahrzehnten hatten sie – mit – 1,1 Prozent – einen Rückgang an Reisenden zu verzeichnen. Der Eindruck wird allerdings gemildert durch die Tatsache, dass das Vorjahr mit den vielfältigen Anlässen zur Siebenhundert-Jahr-Feier das frequenzstärkste aller Zeiten war.

Dank Tarifierhöhungen konnten die Erträge um 4,6 Prozent gesteigert werden, doch zeigt sich deutlich, dass Bahnreisen für viele wieder zum Bereich zählen, bei dem in härteren Zeiten Abstriche gemacht werden.

Auch die SBB sind bemüht, mit den vorhandenen Mitteln noch sparsamer umzugehen. Es sind denn auch vor allem in mühsamer Kleinarbeit errungene Optimierungen, die das Jahr prägen.

Regionalverkehr: Suche nach intelligenten Lösungen

Seit 1980 steigerten die SBB die Zahl der im Regionalverkehr gefahrenen Zugkilometer um 46 Prozent, d. h. auch 1992 fuhren die Züge im Regionalverkehr täglich mehr als dreimal um die Erde. Mit der Publikation der SBB-internen Linienerefolgsrechnung (LER) wurde erstmals die «Rentabilität» aller SBB-Linien offengelegt. Nur gerade acht Linien im Regionalverkehr decken ihre proportionalen Herstellungskosten, bei 22 Regionalverkehrslinien bringen die Erlöse nicht einmal die Hälfte dieser Kosten ein. Diese gilt es zu senken, ohne das Angebot abzubauen. Markantes Beispiel dafür war zweifellos die Umstellung der Regionalzuglinie Solothurn–Herzogenbuchsee auf Busbetrieb. Obwohl das Projekt dieser Umstellung heftig umstritten war, liegt darin ein kreativer Ansatz. Die Reak-

tionen der Bevölkerung ein halbes Jahr nach Einführung des Busbetriebes bestätigen das. Die Busse werden von einer grossen Mehrheit der bisherigen Bahnreisenden benützt, und neue Reisende, die bisher das Privatauto benützten, sind umgestiegen.

Tatsächlich bedeutet die Einrichtung des Buslinienkonzeptes anstelle der bisherigen Bahnverbindung für viele einen Gewinn: Der Bus fährt in die Dörfer hinein, während die Bahnstationen peripher lagen, hält an 24 Orten, wogegen die Bahn nur vier Haltestellen in diesem Bereich aufwies, und verkehrt in Spitzenzeiten doppelt so häufig als die Bahn. Sind die reinen Busfahrzeiten auch etwas länger, verkürzen sich wegen der besseren Lage der Haltestellen doch für viele die Gesamtreisezeiten. Auf ähnlich positive Weise hat die Bevölkerung auch die Umstellung auf der Linie Beinwil–Beromünster auf PTT-Busse gutgeheissen. Dabei handelte es sich um eine der unrentabelsten SBB-Linien, bei der jeder fahrende Zug Verluste einfuhr, was angesichts der Notwendigkeit zu sparen nicht weiter verantwortet werden konnte. Der kondukteurlose Betrieb auf zwei Linien im Raum Aarau sowie zwischen Lausanne und Vallorbe funktioniert problemlos. Er brachte den Reisenden zudem moderneres Rollmaterial.

1992	Abweichung in %
268,3	– 1,1
11 831,1	– 4,5
47,4	– 6,6
7663,0	– 5,5
38 271	– 0,4
2 651	– 5,8
6 200,5	+ 5,4
1 643,9	+ 4,6
1 314,7	+ 0,5
6 336,5	+ 7,2
3 534,6	+ 7,8
—	– 100
– 136,0	—
1 215,0	+ 2,7
758,0	+ 16,6
1 970,9	– 5,6
173,6	– 35,0
65,6	– 24,0
18 082,4	+ 8,7
7 896,7	+ 5,2
10 256,1	+ 8,9
2 681,1	
96,9	

65 22

Die SBB-Generaldirektion hat 1992 die Strategie für den Regionalverkehr deutlich definiert: In den städtischen Agglomerationen soll der Bahnverkehr aktiv Richtung S-Bahn-Systeme weiterentwickelt, in dichtbesiedelten Räumen beibehalten und in der dünner besiedelten Fläche auf die wesentlichen Aufgaben konzentriert werden. Dabei werden vermehrt Verkehrsverbundlösungen angestrebt.

Vom Guten des Schlechten

Auch an sich nicht Erwünschtes kann seine positiven Auswirkungen haben. So fördert die ungünstige Konjunkturlage die Pünktlichkeit der Bahnen. Der Rückgang der Anzahl Güterzüge führte nämlich an heiklen Stellen im SBB-Netz zu einer Entlastung und verminderte die Behinderungen für Personenzüge, dies vor allem am Gotthard, wo Personenzüge oft nur mit Mühe über die Strecke gebracht werden konnten. Unfälle wurden zum An-

lass, die Unternehmensprioritäten zu klären; die Generaldirektion bestätigte, dass im Vordergrund aller Anstrengungen unbedingt die Sicherheit zu stehen hat, während die Stabilität des Betriebsablaufes an zweiter Stelle kommt; erst an dritter Stelle folgt die Produktivität.

Zwei Störungen des Bahnbetriebes an neuralgischen Stellen im Raum Bern haben Schwächen der Publikumsinformation aufgedeckt – und die Ausarbeitung eigentlicher Störungsszenarien bewirkt, welche festlegen, was die SBB-Angestellten bei bestimmten Ausnahmesituationen zu tun haben, um auf Perrons und vor den Bahnhöfen die Reisenden besser zu informieren.

Güterverkehr in der Wirtschaftsflaute

Der markante Einbruch bei der Investitionsgüterindustrie verringerte die Menge der von den SBB beförderten Tonnage. Trotz des Verkehrsrückgangs konnten indes die Erträge mit 1314 Millionen Franken praktisch gehalten werden, was unter anderem auf die Tarifierhöhungen von Jahresanfang zurückgeht.

Einbrüche von über zehn Prozent haben sich im Stückgutverkehr von Haus zu Haus (Cargo Domizil) ergeben. 15 Regionalzentren wurden 1992 durch Zusammenlegungen aufgehoben, was unter anderem ermöglicht, dass ein grosser Teil der Güter nicht mehr von Bahnwagen auf Bahnwagen umgeladen werden muss und ein höherer Teil innert 24 Stunden am Ziel anlangt.

Sparen ist als Philosophie tief ins Unternehmen eingedrungen, auch wenn die Reorganisationen im Betriebsablauf für die Öffentlichkeit oft nicht direkt sichtbar werden. So wurde im Einzelwagenladungsverkehr, bei welchem die Kunden ganze Güterwagen befördern lassen (Cargo Rail), die Organisation zusammen mit Wissenschaftlern der ETH Zürich überprüft. Rangierbewegungen werden möglichst auf die grössten Anlagen wie Lausanne Triage, Rangierbahnhof Limmattal oder Rangierbahnhof Basel konzentriert; auf Fahrplanwechsel 1992 wurden drei Rangierzentren aufgehoben. Die Grundidee ist, leistungsfähige Anlagen mit moderner Technik maximal auszulasten und so den Transport der Güterwagen von Rangierzone zu Rangierzone über Nacht zu gewährleisten. Dadurch ergeben sich unter Umstän-

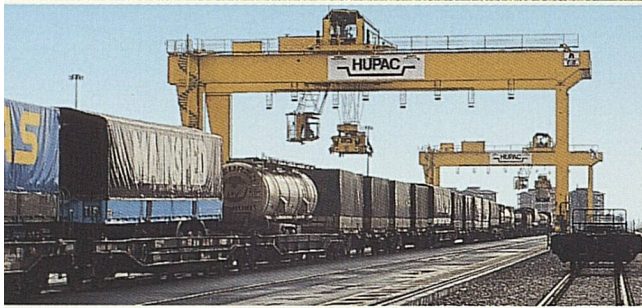




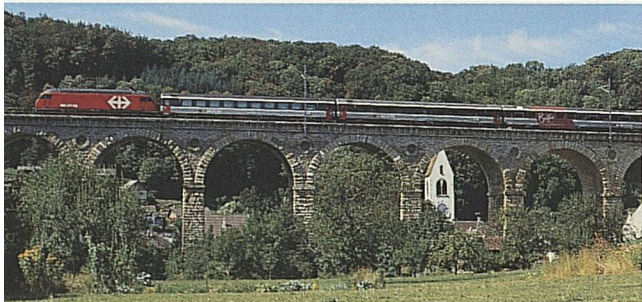
Trotz Wirtschaftsflaute: Ergebnisse knapp gehalten bzw. leicht erhöht.



den zwar grössere Fahrdistanzen, es braucht aber weniger Zugsformationen, und per Saldo überwiegen die Einsparungen. Die Umstrukturierung des Bahnhofs Erstfeld steht in diesem Zusammenhang.



Der Huckepackverkehr hat – trotz gebremstem Zuwachs – doch noch einmal um einige Prozente zugelegt. Das hochstehende Angebot von Containerverkehr und rollender Landstrasse – Punkt-Punkt-Verbindungen über Hunderte von Kilometern – ist im europäischen Markt eine starke Karte. In Busto Arsizio bei Mailand konnte im Mai ein Huckepackterminal modernster Art – finanziert aus Schweizer Mitteln – in Betrieb genommen werden. Dieser ermöglicht, täglich zehn Züge in jeder Richtung zu beladen bzw. zu entladen. Das entspricht rund 500 Lastwagen oder Wechselbehältern, die dank diesem Angebot nicht auf der Strasse durch die Kantone Uri und Tessin fahren. Auch in Aarau nahm ein Huckepackterminal seine Arbeit auf – in schweizerisch-be-scheidenen Dimensionen.



Schneeweiss und feuerrot

Zwei Neuheiten, welche die ungebrochene Perspektive der Bahnen unterstreichen, sind von der Öffentlichkeit bestaunt und von vielen Fotografen festgehalten worden: In

Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn gelang es, Europas neuesten Hochgeschwindigkeitszug, den weissen «Intercity Express», ICE, fahrplanmässig nach Zürich zu führen. Die Schweiz ist damit das einzige Land, welches mit zwei europäischen Hochgeschwindigkeitssystemen verknüpft ist, nachdem der französische TGV die westlichen Landesteile schon seit über zehn Jahren erreicht. Für 1993 ist geplant, dass fünf ICE-Zugpaare täglich Schweizer Bahnhöfe mit unserem nördlichen Nachbarn verbinden.

Weitere ins Auge springende Neuheit: Die stromlinienförmig gestaltete neue SBB-Lok konnte nach etlichen Verzögerungen auf die Schiene gebracht werden. Die rote Maschine ist zweifellos das Flaggschiff der SBB-Flotte in den kommenden Jahren. 24 von 99 in einer ersten Tranche bestellten Lokomotiven konnten bis Ende 1992 in Betrieb genommen werden, weitere 20 wurden bestellt. Neues Rollmaterial konnte auch für die S-Bahn Zürich, den übrigen Regionalverkehr, den EuroCityverkehr und für den Güterverkehr in Auftrag gegeben werden.

Bus statt Bahn: Erfolgreiche Umstellung auf der Linie Herzogenbuchsee–Soothurn.

