

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1994)  
**Rubrik:** Güterverkehr

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

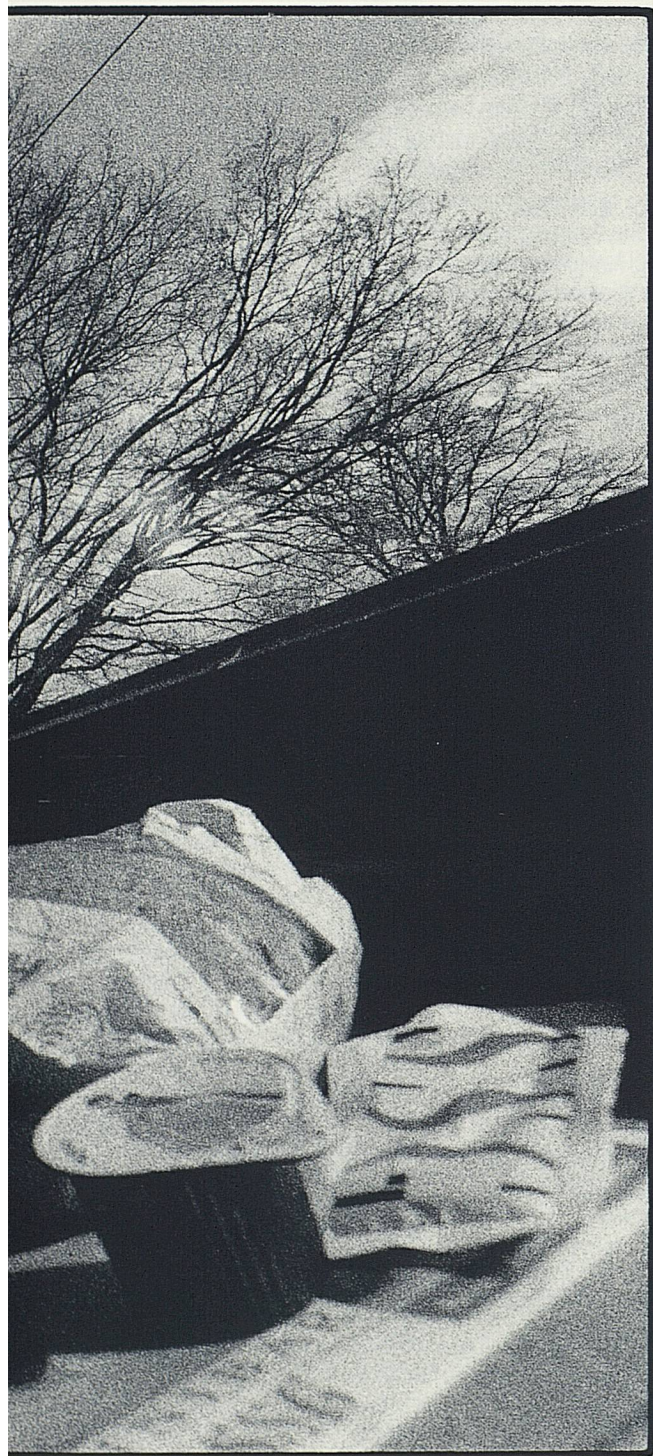
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





Güter-Bahn ...  
Unbemerkt leistet die Güter-Bahn  
einen Beitrag zum Wohlbefinden. Sie  
transportiert zum Beispiel Zucker-  
rüben tonnenweise, damit der Kaffee  
landesweit nach Belieben schmeckt.





**Im Güterverkehr konnte die Gesamttransportmenge wieder gesteigert werden, allerdings bei geringerem Ertrag pro Tonne und damit gesamthaft geringeren Erträgen. 1994 wurde der Hucklepackkorridor eröffnet. Am 1. Dezember 1994 erreichte die Gesamtanhängellast aller Gott-hardzüge mit 138 860 Bruttotonnen einen neuen Rekordwert.**

Um den Güterverkehr auf Schienen zu sichern, wurden die Arbeiten für einen optimierten Wagenladungsverkehr (Turnaround) fortgesetzt. Nach sorgfältiger Vorarbeit konnte das Stückgutgeschäft auf Anfang 1995 der CDS Cargo Domizil AG übergeben werden.

### **Cargo Rail**

Dank verbesserter Wirtschaftslage, aktivem Marketing und verstärkter Marktpräsenz konnten grössere Lücken im Güterverkehr zum Teil wieder geschlossen werden. Trotzdem verzeichneten die SBB wegen der schlechten Witterungsverhältnisse für Kartoffeln und Zuckerrüben bei diesen Transporten erhebliche Verluste. Noch stärkere Wirkungen zeitigte die Rezession im Holzhandel; unter anderem zog die Auflösung der Holzeinkaufsgesellschaft Hespa Abwanderungen auf die Strasse nach sich. Demgegenüber zeichnete sich in allen bauabhängigen Branchen eine konjunkturelle Erholung ab, was bei den SBB zu zusätzlichen Transportaufträgen für Zement, Kies und Stahl führte. Beim Mineralöl blieb das Transportvolumen hinter der Vorjahresmenge zurück, obwohl die Carura-Importmenge zunahm. Der Grund für diesen Marktanteilsverlust liegt im massiven Wettbewerb um die Verkehre ab den Basler Häfen und ab den Raffinerien im Inland. Auch der Exportverkehr war leicht rückläufig.

Die erwähnten Verkehrsverluste, der Konkurrenzdruck sowie Währungsverluste beim Importverkehr führten im Cargo Rail zu einem leicht rückläufigen Ertrag.

### **Turnaround im Wagenladungsverkehr**

Dieser Begriff steht für ein Massnahmenpaket zur Optimierung des Produktionsapparates, für mehr Effizienz und für die Überprüfung der Verkehre. Anfang 1994 wurde begonnen, die Massnahmen schrittweise in die Tat umzusetzen. Sie gliedern sich in einen operativen und einen strategischen Bereich.

### **Operative Massnahmen**

Die Kosten des Einzelwagenladungsverkehrs entstehen vorwiegend bei der Nahzustellung, beim Rangieren und bei den Wagen selbst. Bei der Nahzustellung wurde deshalb ein in der Region Biel und im Glarnerland erprobtes Konzept auf die ganze Schweiz ausgedehnt. Zusammen mit den Kunden wurden systematisch Lösungen entwickelt, die rationellere Abläufe garantieren und zugleich vermehrt den Kundenwünschen entsprechen. Die Untersuchungen erstreckten sich auch auf Produktionsbereiche ausserhalb des Güterverkehrs wie Fahrdienst, Gepäckdienst oder Reinigung. Eine weitere Straffung der Rangierbahnhöfe ermöglichte sechs kleinere Zentren zu schliessen. Der Wagenbestand von 20 300 Güterwagen reduzierte sich 1994 um rund 2400 überalterte, nicht mehr kundengerechte Fahrzeuge; bis 1996 folgt die Entsorgung von weiteren 4000 Fahrzeugen. Diese Reduktion geht Hand in Hand mit den Massnahmen für raschere Wagnumläufe. Die Sortimentsbereinigung im gestrafften Park führte zu Einsparungen beim täglichen Unterhalt und in den Hauptwerkstätten. Zudem reduzierte sich der Bedarf an Abstellgleisen.



### **Strategische Massnahmen**

Eine Detailanalyse der Rentabilität von Wagenladungstransporten hatte zum Ziel, Geschäftsstrukturen zu bereinigen und noch nicht kostendeckende Verkehre zu rentabilisieren. Unter anderem werden logistische Partnerschaften mit Kunden angestrebt, die helfen sollen, Doppelspurigkeiten abzubauen. Damit erzielte Kosteneinsparungen sollen den Bahntransport als Ganzes konkurrenzfähiger machen. Erste Resultate ermutigen.

Diese strategischen und operativen Massnahmen sollen es ermöglichen, die operativen Kosten im Wagenladungsverkehr zu decken und somit dessen Weiterbestand zu sichern.

### **Cargo Transit**

Die beförderte Gütermenge entwickelte sich mit zweistelligen Wachstumsraten erfreulich. Der 1994 eröffnete Transitzonridor am Gotthard ermöglichte wichtige Produktionsverbesserungen in Form von längeren und schweren Zügen. Dies führte zusammen mit einem zeitlich befristeten, gezielt eingesetzten Rabatt zu einem Mengenwachstum im kombinierten Verkehr von 22,5%. Eine differenzierte Betrachtung zeigt jedoch, dass sich die Strukturprobleme eher noch verschärft haben. Der Wettbewerb Schiene/Strasse, der Preiszerfall im alpenquerenden Strassengüterverkehr sowie die Währungsverluste (hoher Franken-Kurs) bewirkten, dass die Erträge unter dem Vorjahresniveau geblieben sind. Neu- und Ausbauten von Terminals im In- und Ausland verbessern die Wettbewerbslage des kombinierten Verkehrs.

Der Gesamtertrag im Transit-Wagenladungsverkehr konnte gegenüber dem Vorjahr dank höherem Verkehrsaufkommen gehalten werden. Namhafte Währungsverluste mussten aber hingenommen werden. Der Verkehrseinbruch des

Jahres 1993 wurde zur Hälfte wettgemacht. Das Verkehrspotential in diesem ertragsstärksten Zweig von Cargo Transit bleibt gross. Entsprechend intensiv betreiben die SBB dessen Vermarktung.

Der Verkehr mit Grossbritannien durch den Kanaltunnel ist im Aufbau begriffen. Die Konjunktur zieht an und lässt das Verkehrsvolumen im Transitverkehr weiter ansteigen. Die Aussichten sind gut.

### **Cargo Domizil**

Für die Übergabe dieses Produktes an die CDS Cargo Domizil AG auf Anfang 1995 haben die Bahnen die Integration der bisherigen Regionalzentren in die 17 vertraglich definierten Standorte zum Fahrplanwechsel am 30. Mai 1994 vollzogen. Parallel dazu wurde der Transportablauf auf der Schiene, in den Hallen sowie auf der Strasse so gestrafft, dass die Beförderungsqualität stark verbessert werden konnte. Der kontinuierliche Mengenrückgang konnte, allerdings um den Preis von Ertragsverminderungen, gebremst werden und betrug 1994 noch rund 8% (gegenüber 12% im Vorjahr).

### **CDS Cargo Domizil AG**

Mit erstklassigen Leistungen und attraktiven Tarifen will sich die CDS Cargo Domizil AG mit ihren Partnern (verschiedene private Transportunternehmungen, PTT und SBB) auf dem umkämpften Transportmarkt behaupten. Kernpunkte im Konzept der Firma sind das EDV-System, regional selbständig organisierte Gesellschaften, verantwortlich für die Distribution vom und zum Kunden, sowie der konsequente Nachsprung auf der Schiene.

Mit diesem System soll der 24-Stunden-Service für 95% aller Sendungen bei stark verbesserter Wirtschaftlichkeit garantiert werden. Die CDS AG kann auf fachkundiges Personal zählen, sind

doch rund 500 Stellen in den Regionalzentren durch detachierte SBB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter des bisherigen Cargo Domizil besetzt worden.

### **Cargo Service Center (CSC)**

Neben der eigentlichen Transportabwicklung verlangt der Markt vermehrt logistische Gesamtangebote mit zusätzlichen Serviceleistungen wie Sammeln, Verteilen und Lagern von Gütern, EDV-gestützte Bewirtschaftung sowie Waren-Handling und -verarbeitung. Deshalb sind CSC eine wichtige und nötige Ergänzung des Kerngeschäftes Güterverkehr. Die Angebotspalette der Lagerbetriebe wurde deshalb in den letzten Jahren erweitert. Eigene Anlagen sind zu CSC ausgebaut und mit privaten Partnern neue CSC erstellt worden. Heute verfügen die SBB über 145 000 m<sup>2</sup> Lager- und Umschlagflächen.

Die Konjunktorentwicklung beeinflusst den wirtschaftlichen Erfolg des CSC-Geschäftes stark. Die rezessive Wirtschaftslage und der Abbau der Pflichtlager führten vor allem bei langfristigen Lagergeschäften zu einem Rückgang der Nachfrage. Der damit verbundene Konkurrenzdruck hat sich noch verschärft. Umstrukturierungen, Zusammenschlüsse und Verlegungen von Produktionszweigen führten bei der Industrie zu freien Kapazitäten und insbesondere zu einem Überangebot an Lagerraum. Eine markante Steigerung des Umsatzes konnte dagegen im Bereich des Waren-Handlings mit logistischen Gesamtlösungen erzielt werden.