

Güterverkehr

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1996)**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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.

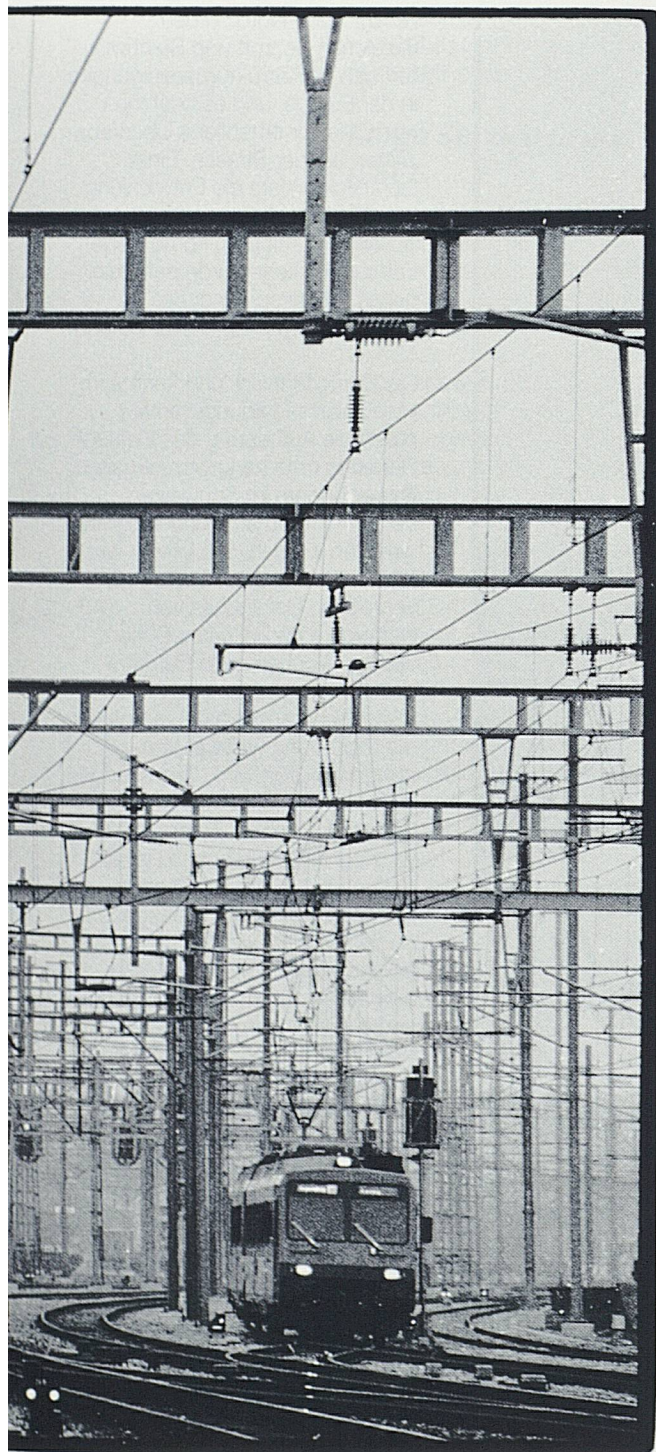
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



Für Güter die Bahn.
Um der Bahn eine Chance am Markt zu
geben und in diesem konjunkturell und
politisch schwierigen Umfeld bestehen
zu können, braucht es eine politische
Marschrichtung...



Im Güterverkehr blieb eine positive Entwicklung aus. Der Preis- und Leistungsdruck nimmt zufolge allgemeiner Überkapazitäten, des Strukturumbruchs und der schwierigen Konjunkturlage weiter zu und entwickelt sich zu einem eigentlichen Überlebenskampf. Bei einem Rückgang der Transportmenge um 6,9% erfolgte ein Ertragseinbruch von 9,7%.

Cargo Rail

Restrukturierungen sowohl in der Siderurgiebranche als auch bei der Armee haben zu einem Transportrückgang geführt. Zufolge der Rezession in der Baubranche und der damit verbundenen Abnahme der Zement- und Stahltransporte, aber auch wegen der Rückstellung von Tiefbauten der öffentlichen Hand und dem damit verbundenen Ausbleiben von Kiestransporten hat die zu transportierende Gütermenge im Berichtsjahr spürbar abgenommen. Stark beeinflusst wurde der rezessionsbedingte Rückgang vor allem bei den Massengütertransporten durch einen Trend zu immer kleinerer Lagerhaltung, entsprechend kleineren Sendungsgrößen und rascherem Nachschub. Der dadurch verstärkte Wettbewerbsdruck hat u.a. auch im Bereich Paketpost zu namhaften Verlagerungen auf die Strasse geführt. Einzig in den Bereichen Mineralöl-, Aushub- und Zuckerrübentransporte konnten Verkehrs- und Ertragszunahmen verzeichnet werden.

Die Arbeiten im Rahmen «Turnaround EWL» zur Rationalisierung und Kostensenkung im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) wurden im Berichtsjahr zügig weitergeführt. Die Schweiz ist das einzige Land Europas, das auf Kurzstrecken von durchschnittlich 120 km Binnengüterverkehr betreibt und damit über die Grenzkosten der Produktion hinaus einen beträchtlichen Anteil der

Fixkosten deckt. Ein solcher Einzelwagenladungsverkehr ist möglich, weil der Güterverkehr auf der Strasse auf 28 Tonnen beschränkt ist. Eine Aufhebung dieser Limite würde bei Strassentransporten im Gewichtsbereich von 16 bis 26 Tonnen die Anzahl Fahrten und damit die Kosten drastisch vermindern. Diese könnte mit der zur Diskussion stehenden Schwerverkehrsabgabe bei gewissen Gütern nur zum Teil kompensiert werden. Bei einer Aufhebung der Gewichtslimite müssten die SBB ihre Ziele im EWL neu festlegen.

Bei der Reduktion des Lärms im Gütertransport ist mit der Ablieferung von 30 neuen lärmarmen Schiebewand-Wagen ein erster Schritt in Richtung einer relativ kostengünstigen Lösung der Lärmimmissionen an der Quelle gemacht worden. Bei diesen «Decibello»-Wagen wird der Einsatz einer neuen Trommelbremse getestet. Bewährt sich diese, sollen die neueren Wagen des Parks mit vertretbarem Aufwand nachgerüstet werden.

Wiederum erfreulich entwickelt (+ 5,4% Erträge, – 1% Tonnen) hat sich der ACTS-Verkehr (Abroll-Container-Transport-System). Es konnten noch einmal mehr Kehr-richttransporte übernommen werden. Wo Gleisanschlüsse fehlen, wird der ACTS-Verkehr immer häufiger zum festen Bestandteil von Logistikabläufen. Um der steigenden Nachfrage zu entsprechen, wurden weitere 50 BehälterTragwagen mit lärmarmen Drehgestellen bestellt. Erfolgreich verlief der Grossversuch mit 10 Kombirail-Einheiten.

Cargo Transit

Im Wagenladungsverkehr war ein genereller Einbruch bei den Massenguttransporten sowohl im Verkehrsaufkommen als auch im Ertrag zu verzeichnen. Der Hauptgrund für diese Entwicklung ist der Einbruch im Gütertausch

...damit in Zukunft wieder vermehrt vollbeladene Blockzüge im Transitverkehr über das Trasse rollen können.



Nord – Süd – Nord. In den Bereichen Schrott und Stahl wirkten sich die Strukturbereinigungen in der EU aus, und es bestehen nach wie vor erhebliche Überkapazitäten auf der Strasse. Einen Lichtblick bildete die Entwicklung beim Transport von neuen Autos. Zusammen mit dem kombinierten Ladungsverkehr wurde dafür ein neues, vielversprechendes Angebot entwickelt und eingeführt.

Die Ertragsentwicklung konnte im kombinierten Ladungsverkehr durch die Aufhebung des Korridor-Rabattes trotz Verkehrsrückgangs (insbesondere im Schweizer Verkehr) knapp auf Vorjahresniveau gehalten werden. Erfolgreich war die Einführung eines täglich verkehrenden Ganzzuges von Rotterdam nach Zürich. Schon wenige Wochen nach Betriebsaufnahme war das neue Angebot weitgehend ausgelastet, so dass die Einführung weiterer Verbindungen geprüft wird. Gross ist das Interesse am kombinierten Ladungsverkehr in Europa. 1997 wird der Neuverkehr von Rotterdam nach Novara von 9 auf 15 Zugpaare pro Woche ausgebaut.

Im Vordergrund standen Massnahmen aus dem Transit-Ergebnisverbesserungsprojekt (Systematisierung Transitverkehr, verstärkte direkte Marktbearbeitung, Minimierung der Leerfahrten Süd – Nord, etc.) sowie die Eröffnung einer neuen Generalvertretung für den Güterverkehr in Wien. Positiv wirkten sich Kostenreduktionsmassnahmen aus wie etwa der Einsatz von schwereren Zügen. Seit April verkehren auf der Strecke Basel – Domodossola nach erfolgreichen Versuchen am Gotthard über 3000 Tonnen schwere Güterzüge fahrplanmässig. Die im Juni durchgeführten Versuche zur Optimierung von künftigen Shuttlezügen der Rollenden Strasse mit langen Zügen haben wertvolle Erkenntnisse gezeitigt. Einen hohen Stellenwert werden diese Resultate spätestens im Jahre 2004 mit der

Inkraftsetzung von Art. 36^{sexies} der Bundesverfassung (Alpenschutzartikel) erhalten.

Cargo Service Center (CSC)

Stark gefragt waren im Berichtsjahr Gesamtlogistikleistungen. Um den hier ebenfalls gestiegenen Qualitätsanforderungen gerecht zu werden, wurde ein Konzept zur Qualitätssicherung in den CSC-Logistikcenter der SBB erarbeitet (ISO-Zertifizierung). Diese Center spielen eine wichtige Rolle als Zulieferer und als Ergänzung zum eigentlichen Kerngeschäft.

Auf den 1.1.1996 wurde das CSC in Basel verselbständigt und aus dem SBB-CSC-Bestand ausgegliedert. In der Güterverwaltung Biel wurde ab 1.6.1996 ein CSC-Versuchsbetrieb aufgenommen. Durch die Akquisition von handlingintensiveren Aufträgen konnten 1996 im Bereich der verbleibenden SBB-CSC im Vergleich zum Vorjahr der Umsatz erneut gesteigert und verschiedene Rationalisierungsmassnahmen durchgeführt werden, was die Deckungsbeiträge weiter verbesserte. Mit der Stossrichtung «Weg vom Lager, hin zum Handling» wird das Schwergewicht auch künftig auf Aufträge gesetzt, welche durch vermehrte Handling- und Logistikleistungen eine höhere Wertschöpfung erlauben.

Cargo-Informationssystem (CIS)

Das Cargo-Informationssystem CIS ist das tragende Instrument zur Steuerung, Durchführung und Abrechnung aller mit der Abwicklung des Gütertransportes verbundenen Tätigkeiten. Es beruht auf der Vorhaltung der fortlaufend aktualisierten Transportdaten während der ganzen Beförderungsdauer. Im vorwiegend betrieblichen CIS 1 wurde mit der dezentralen Erfassung der Frachtbriefdaten durch die Bahnhöfe ein wichtiger Schritt in Richtung Realtime-

Verarbeitung gemacht. Sie wurde gleichzeitig auf den Import-, Export- und Transitverkehr ausgedehnt. 1997 wird CIS 1 mit der flächendeckenden Einführung der EDV-gestützten Produktionsplanung, Produktionsdurchführung und Produktionsüberwachung abgeschlossen. Damit verfügen die SBB über ein umfassendes Planungs- und Steuerungsinstrument, das den hohen Anforderungen des Marktes an die Transportqualität gerecht wird. Der CIS 1-Abschluss bildet die Voraussetzung für den vorgesehenen Ersatz des Papierfrachtbriefes durch einen elektronischen Datenaustausch. Ist dieser einmal eingeführt, können Grosskunden die in ihrem EDV-System gespeicherten Sendungsdaten ohne Neuerfassung an die SBB übermitteln und umgekehrt von diesen auf dem gleichen Weg auch Transportdaten empfangen.

Parallel zum Abschluss von CIS 1 wurde im Berichtsjahr das CIS 2-Konzept erarbeitet. Dieses vorwiegend kommerzielle und abrechnungsbezogene Projekt baut auf CIS 1 auf. Es bringt sowohl für die Kundenbetreuung und die Offertstellung, als auch für die Berechnung und die Verteilung der Anteile sowie für die Fakturierung wichtige Verbesserungen. Mit CIS 2 werden die verkaufsunterstützenden Funktionen und die Abrechnung im Güterverkehr weitgehend automatisiert und die Kundenabrechnung benutzerfreundlich gestaltet. Die Einführung des Systems CIS 2 soll bis Ende 1998 abgeschlossen sein.