

Güterverkehr

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1999)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

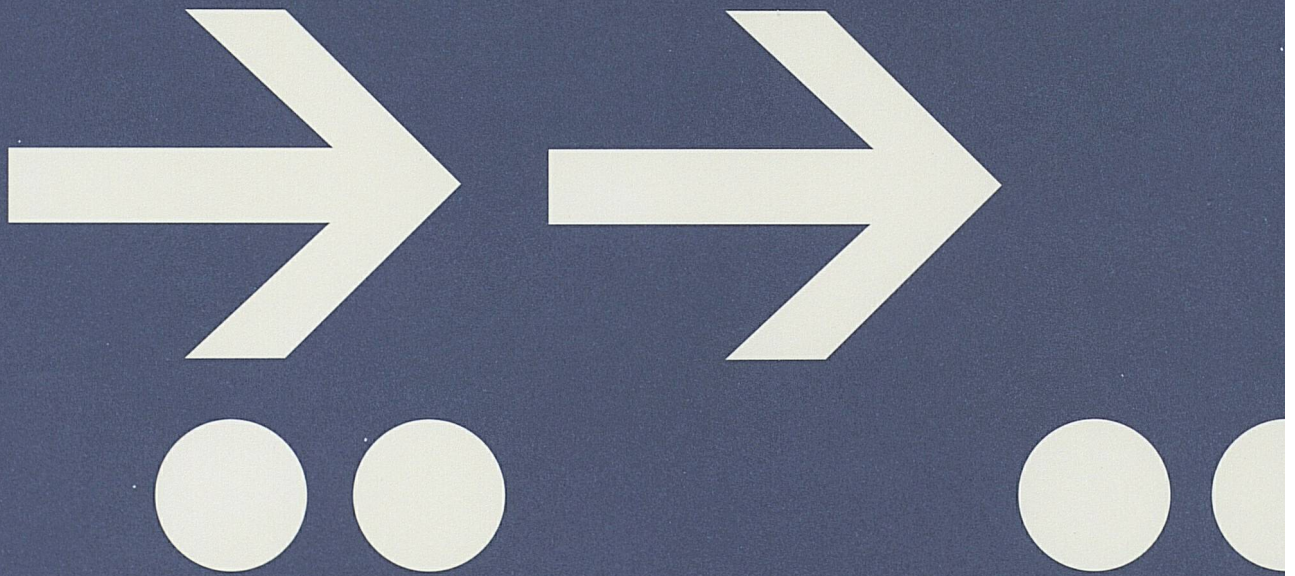
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

Güterverkehr







Wir entlasten.

Hochbetrieb im Birsfelder Rheinhafen: Die Lokomotive wird vor eine lange Reihe von Ölwagen gekuppelt. Dann macht sich der Ölzug auf die Reise zu einem der zahlreichen in der Schweiz verteilten Tanklager. Dieser Transport kann auf der Schiene effizient und sicher durchgeführt werden; Strassen und Umwelt werden entlastet.





Wir verteilen.

Die neue Paketlogistik der Post setzt auf die Bahn. Spät abends werden die gelben Paketcontainer in schnellen Zügen zwischen den Verteilzentren transportiert. Dort wird abgeladen, sortiert und neu geladen. Ein Teil der wieder gefüllten Behälter wird sogleich per Bahn weiterbefördert. Die zukunftsweisende Lösung der Post nutzt die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Bahn bei den Transporten zwischen den Zentren. Über kürzere Distanzen und für die Feinverteilung erfolgen die Transporte mit Lastwagen.

Güterverkehr

SBB Cargo hat 1999 ein bewegtes und erfolgreiches Jahr erlebt. Bei den transportierten Tonnen wurde ein neuer Rekordwert erzielt, ebenso bei den Tonnenkilometern. Die neue Konkurrenz auf den Schweizer Schienen hat sich noch nicht stark bemerkbar gemacht.

Die Dynamik der Veränderung war bei SBB Cargo noch grösser als bei den anderen Divisionen. Die grössere Selbstständigkeit als Division war beim Güterverkehr von Anfang an nur als Zwischenschritt gedacht. Bereits auf Anfang 2001 soll SBB Cargo als Aktiengesellschaft verselbstständigt werden, um diese in das Joint Venture mit den italienischen Staatsbahnen FS einbringen zu können.

Angesichts dieser Herausforderungen wurde die Entscheidung des Divisionsleiters Ken Bloch Sørensen sehr bedauert, er werde das Unternehmen aus familiären Gründen bereits im Herbst wieder verlassen. Glücklicherweise konnte mit Per Utnegaard ein neuer Leiter für die Division gefunden werden, der die nötige internationale Erfahrung für diese anspruchsvolle Arbeit mitbringt.

Rekordwerte

Sowohl bei der Zahl der transportierten Tonnen (57,3 Mio.) als auch bei den Tonnenkilometern (9797 Mio.) konnten neue Rekordwerte verbucht werden. Weil neu auch die Leistungen der von den SBB beauftragten Privatbahnen erfasst werden, lassen sich diese Werte nicht direkt mit jenen des Vorjahres vergleichen. Um die rechnerischen Verschiebungen bereinigt, ergibt sich bei den Leistungen in Tonnenkilometern ein Wachstum von 2,7%, bei der Menge in Tonnen sogar eine Zunahme von 9,6%. Der Unterschied der Zunahme von Mengen und Leistungen erklärt sich durch das überproportionale Wachstum des Binnenverkehrs mit relativ kurzen Transportdistanzen.

Der Verkehrsertrag belief sich auf 1012,5 Mio. Franken, was (bereinigt um rechnerische Effekte) einer Zunahme um 3% entspricht. Der Preiszerfall der letzten Jahre hat sich nicht mehr im gleichen Mass fortgesetzt, doch der Druck auf die Preise bleibt gross.



Für Holztransporte eignet sich die Bahn besonders gut.

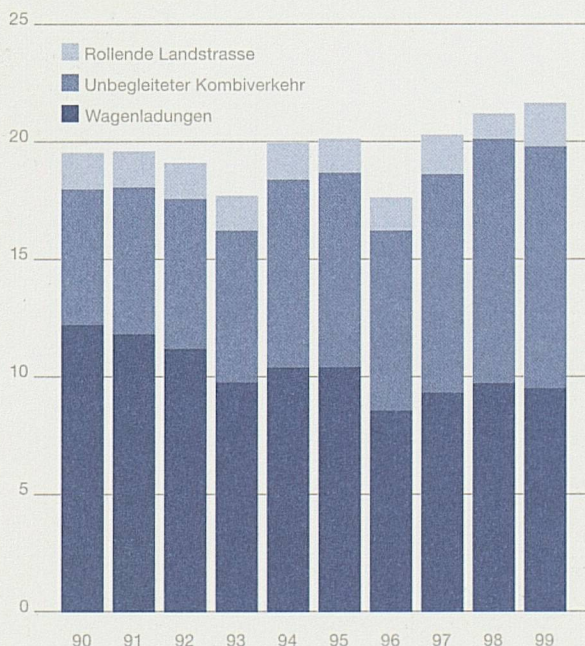
Wachstum beim Binnenverkehr

Vom gesamten Mengenzuwachs um 5,9 Mio. Tonnen entfallen allein fast 5 Mio. Tonnen auf den Binnenverkehr. Diese Steigerung ist auf die allgemein gute Binnenkonjunktur und auf die Zunahme «schwerer» Transporte im Baustellenverkehr zurückzuführen.

Anders als der Binnenverkehr entwickelte sich der grenzüberschreitende Verkehr mit Wagenladungen leicht rückläufig. Der Import-/Exportverkehr ging von 11,53 auf 11,05 Mio. Tonnen zurück. Der Wagenladungs-Transitverkehr blieb mit 8,37 Mio. Tonnen fast auf dem Vorjahresniveau. In der ersten Jahreshälfte musste ein leichter Rückgang verzeichnet werden, der allerdings weniger stark ausfiel als bei den Nachbarbahnen. In der zweiten Hälfte des Jahres zog der Transitverkehr wieder deutlich an.

Ein Wachstum von knapp 2% auf 14,65 Mio. Tonnen konnte der kombinierte Verkehr ausweisen. Der Anteil des Kombiverkehrs an der Gesamttonnage beträgt damit 26%.

Alpenquerender Schienengüterverkehr (Mio. Tonnen)





Die ChemOil Logistics AG bringt Chemie- und Öltransporte auf die Schiene.

Branchenmässig zeigte sich 1999 kein einheitliches Bild. Entscheidend war, dass Rückgänge bei den einen Bereichen durch Mehrverkehre bei den anderen mehr als kompensiert werden konnten. Die grösste Mengensteigerung konnte in der Baubranche erzielt werden, insbesondere mit Aushubtransporten von Grossebaustellen. Auch die Branche Holz und Papier legte zu, indem die Holzhackschnitzeltransporte nach Italien verdoppelt und Neuverkehre von Holz mit Frankreich und Italien gewonnen werden konnten.

Gut hielt sich der Postverkehr, obwohl ein Rückgang budgetiert war. Weil aber die drei neuen Paketsortierzentren nicht im geplanten Umfang in Betrieb genommen werden konnten, musste die geplante Transportlogistik kurzfristig umgestellt werden, was der Bahn Mehrverkehr bescherte. Auf Seiten der SBB funktionierte die neue, zukunftsweisende Lösung mit dem Transport der Pakete in Wechselbehältern zwischen den grossen Verteilzentren reibungslos.

Aufbau der eigenen Produktion

Wie die anderen Divisionen auch, baute SBB Cargo 1999 die eigene Produktion vollständig neu auf. Die Visiteure, das Rangierpersonal und die Lokomotivführer wurden den Divisionen Cargo und Personenverkehr zugeteilt. Der Personalbestand von SBB Cargo wuchs im Laufe des Jahres auf rund 3700 Personen an.

Um im harten Wettbewerb mit dem Strassenverkehr bestehen zu können, müssen sämtliche Möglichkeiten zur Steigerung der Produktivität ausgenutzt werden. Zu diesem Zweck wurden neue Projekte lanciert, die zügig umgesetzt werden sollen. Es zeigt sich, dass die Impulse des Marktes in einer ergebnisorientierten Division direkter auf die Produktion und ihre Kosten einwirken.

Branchenmarketing aufbauen

Traditionellerweise war beim Güterverkehr das Marketing auf die Geografie und das Produktionssystem ausgerichtet. Die Aufteilung der Märkte erfolgte also entweder nach dem Kriterium Binnen-, Transit- oder Import-/Exportverkehr oder nach Unterscheidung zwischen Wagenladungsverkehr und Kombiverkehr. Die neue Organisation von SBB Cargo orientiert sich dagegen an der Branche. Die logistischen Bedürfnisse jeder Branche werden gesamtheitlich bearbeitet, um den Kunden angepasste Lösungen bieten zu können.

Um das Potenzial dieses Marktes besser nutzen zu können, hat SBB Cargo im Chemie- und Mineralölbereich mit der deutschen Transpetrol GmbH die gemeinsame Tochtergesellschaft ChemOil Logistics AG gegründet. Die Gesellschaft mit Sitz in Basel bietet für die europaweite Chemie- und Mineralöl-Logistik neue Gesamtlösungen an und soll dadurch mittelfristig den Marktanteil der Schiene in diesen Märkten erhöhen.

Die logistischen Bedürfnisse jeder Branche
werden gesamtheitlich bearbeitet.

Konkurrenz und Partnerschaften

Anfang 1999 wurde der Netzzugang im innerschweizerischen Bahngüterverkehr eingeführt. Bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen darf jede Bahngesellschaft die Infrastruktur einer anderen benützen. Der Wettbewerb auf der Schiene hat 1999 eingesetzt, wenn auch noch in bescheidenem Ausmass. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass in der Schweiz bisher nur wenige Gesellschaften in diesem Markt tätig sind und aufgrund der schwierigen Ertragslage auch kaum neue Bewerber in den Markt drängen. Andererseits fand die Marktöffnung vorerst nur im schweizerischen Binnenmarkt statt, sodass die grossen Konkurrenten aus der EU noch nicht zugelassen waren.

Das beschränkte Ausmass des Wettbewerbes hat auch damit zu tun, dass der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) mit seinen grossen Rangierbahnhöfen ein komplexes System darstellt, für das ein Betreiber die Gesamtverantwortung tragen muss. Die SBB sind gemäss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zu dieser Aufgabe verpflichtet, sie kommen aber auch aufgrund ihrer Struktur als einzige dafür in Frage. Als Folge der Marktöffnung wird von allen Beteiligten vermehrt nach Verkehren gesucht, die aus dem System herausgelöst und als Direktzüge geführt werden können.

Der grösste Teil des EWLV wird aber wie bisher in Kooperation mit den jeweiligen Privatbahnen geführt, wo diese am Anfang oder Ende eines Transportes stehen. Diese Bahnen erbringen ihre Leistungen neu im Auftrag der SBB und gemäss vertraglicher Regelung. Bei der Aushandlung dieser Verträge wurde zwar auf Kostensenkungen geachtet, aber auch Rücksicht auf die Lage der Partner genommen. Einzig auf dem Netz der Mittelthurgaubahn haben die SBB die Ausführung der Transporte aus Kostengründen selbst übernommen.

Die neue Möglichkeit des Wettbewerbes hatte im Bereich der attraktiven Ganzzüge bereits im Vorfeld der Bahnreform einen beträchtlichen Preisdruck ausgelöst. In den anderen Bereichen des Bahngüterverkehrs sind die Auswirkungen der Marktöffnung in preislicher Hinsicht nicht spürbar, weil der Strassenverkehr als harter Konkurrent seit langem einen starken Druck auf die Preise ausübt und deshalb keine Monopolrenten neu zu verteilen waren.

Mit dem im Jahre 2001 erwarteten Inkrafttreten der bilateralen Verträge mit der EU wird die Marktöffnung über die Schweizer Grenzen hinaus ausgedehnt. Auch wenn diese Öffnung vorderhand auf der relativ restriktiven Gesetzgebung der EU beruhen wird, ist mit einer Verschärfung des Wettbewerbes zu rechnen. SBB Cargo bereitet sich insbesondere im Rahmen des Joint Ventures mit der italienischen FS auf den Netzzugang im Ausland vor.



FS- und SBB-Loks werden künftig im Güterverkehr in die gleiche Richtung ziehen.

Kurs auf das Joint Venture FS/SBB

Bereits seit 1997 haben die SBB ihre Strategie im Güterverkehr auf eine enge Kooperation mit der italienischen FS ausgerichtet, um gemeinsam die Chancen auf dem europäischen Markt zu nutzen. Die Entwicklung der Bahnpolitik in der EU erfolgt zwar langsamer als noch vor wenigen Jahren erwartet, aber die Auflösung der traditionellen Gebietsmonopole der Güterbahnen ist absehbar. Als vergleichsweise kleine Güterbahn hat SBB Cargo wenig Aussicht, allein im europäischen Markt zu überleben. Die Güter-Tochter der italienischen FS war in dieser Situation der ideale Partner für SBB Cargo. Für beide Unternehmen spielt der europäische Nord-Süd-Verkehr eine wichtige Rolle. Der Zugang zum italienischen Transportmarkt ist für die SBB auch von dessen Grösse und Potenzial her von besonderer Bedeutung.

Im Jahre 1999 waren sowohl die FS als auch die SBB damit beschäftigt, ihre Unternehmenstrukturen neu auszurichten, was nicht zuletzt eine Vorbedingung für das erfolgreiche Zusammenführen der beiden Güterverkehrsbeiriche ist. Seit Herbst 1999 weisen beide Unternehmen vergleichbare Strukturen auf. Die Verhandlungen konnten in der Folge rasch vorangetrieben und am 2. Februar 2000 der Vertrag für das Joint Venture unterschrieben werden.

Mit dem geplanten Joint Venture bekunden die SBB ihren Willen, im europäischen Transportmarkt eine wichtige Rolle zu spielen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des SBB-Güterverkehrs sollen auf Anfang 2001 zunächst zur neuen SBB Cargo AG und später zum Joint Venture wechseln. Mit den schweizerischen Gewerkschaften konnten die Bedingungen für diese Wechsel einvernehmlich geregelt werden.

Mit der geplanten Fusion ihres Güterverkehrs mit jenem der FS bekunden die SBB ihren Willen, im europäischen Transportmarkt eine wichtige Rolle zu spielen. Das Joint Venture SBB/FS soll in Europa zu den wichtigsten Mitspielern gehören. Die neue Gesellschaft wird es erlauben, kommerziell und produktionsseitig neue Potenziale zu erschliessen und Synergien zu nutzen. Das Joint Venture ist für die beteiligten Bahnen ein Wachstumsprojekt, mit dem sie ihren Marktanteil gegenüber anderen Verkehrsträgern vergrössern wollen. Das Projekt entspricht damit auch den Zielen der Verkehrspolitik des Bundes, den Fernverkehr möglichst auf die Schiene zu verlagern.

Kunden-Service-Center im Aufbau

Zu den grössten Projekten von SBB Cargo zählt das neue Kunden-Service-Center (KSC) in Freiburg, das im Berichtsjahr aufgebaut wurde und ab dem Frühling 2000 schrittweise in Betrieb genommen wird. Das mit modernsten Kommunikationsmitteln ausgestattete Center wird für die Kunden rund um die Uhr für sämtliche Auskünfte und Dienstleistungen offen sein. Der Kundendienst wird nicht nur besser erreichbar, er bleibt trotz der Zentralisierung nahe bei den Kunden. Sämtliche Aussenstellen von SBB Cargo (z.B. Rangierteams) werden direkt mit dem KSC verbunden sein. Das Betriebssystem des neuen Zentrums, das diese Leistungen möglich macht, wird aufgrund einer europäischen Ausschreibung von Lufthansa Systems geliefert.

Dass der Kundenservice verbessert werden muss, ergab sich auch aus einer Ende Jahr von einem Marktforschungsinstitut durchgeführten Kundenbefragung. 21 Schlüsselkunden wurden persönlich interviewt und 257 Kunden per Telefon befragt. Insgesamt schnitt SBB Cargo mit ihren Leistungen recht gut ab.

Zur Verbesserung und Erleichterung der Kundeninformation setzt SBB Cargo schon lange auf eine leistungsfähige Informatik. Schon 1999 profitierte eine zunehmende Zahl von Kunden von der Möglichkeit, die monatlichen Abrechnungen per Internet zu erhalten. Eine weitere Dienstleistung, der direkte Draht zum Cargo-Informationssystem, ist das CIS-Online. Damit ist der Kunde von der Auftragerfassung über das Lokalisieren bis hin zur Ankunft der Transporte in Kontakt mit SBB-Cargo und erhält einfach und direkt die benötigten Informationen. Bereits machen über 350 Kunden mit einem Zugangspasswort davon Gebrauch. Der Güterzugfahrplan ist im Internet unter www.sbb.cargo.ch allen zugänglich und wird sehr rege benutzt. Seit Ende 1999 wurde das elektronische Abrechnungssystem CIS2 schrittweise in Betrieb genommen.

Auf grosses Interesse, vor allem bei Grosskunden, stösst das System EDIFACT (elektronischer Datenaustausch). Kunden mit sehr grossen Volumen aus den Branchen Mineralöl, Chemie, Zement, Stahl oder Post übermitteln ihre Transportaufträge mit den Sendungsdaten elektronisch. Ein Beförderungsauftrag bucht gleichzeitig den Ausgang in ihrer Lagerbewirtschaftung.

Herausforderung Landverkehrsabkommen

Im Verlauf des Jahres 1998 wurden mit der Abstimmung über die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und mit dem Abschluss der bilateralen Verhandlungen mit der EU wichtige Fragen über die künftigen Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr geklärt. 1999 wurde die innenpolitische Abstützung der Verträge und insbesondere des Landverkehrsabkommens ausgehandelt. Die SBB nahmen dabei eine klare Haltung ein, die sich auf folgende Punkte stützt:

- Längerfristig streben die SBB einen Bahngüterverkehr an, der aufgrund seiner Produktivität ohne Subventionen auskommt.
- In der Übergangszeit des bilateralen Abkommens – mit 40-t-Kontingenten und niedriger LSVA – und zum Erreichen der ehrgeizigen Verlagerungsziele des Bundes sind die Bahnen auf Unterstützung angewiesen.

Im Rahmen der Beratung der flankierenden Massnahmen zu den EU-Verträgen hat das Parlament klare Entscheidungen gefällt. Ihre Umsetzung ist allerdings noch nicht zweckmässig geregelt. Wichtig ist, dass mit öffentlichen Mitteln keine Marktverzerrungen zwischen den verschiedenen Sparten des Bahngüterverkehrs geschaffen werden. Die einfachste und beste Lösung stellt eine möglichst gleichmässige Verbilligung der Trassenpreise – sowohl für den kombinierten als auch für den Einzelwagenladungsverkehr – durch den Bund dar.



Nicht nur am Gotthard, sondern auch auf der Simplonstrecke werden bald Lastwagen per Bahn transportiert.

Neue Lösungen im kombinierten Verkehr

Im Mai 1999 hat der Bund der Offerte der Arbeitsgemeinschaft von SBB, BLS und HUPAC den Zuschlag für den Betrieb der Rollenden Autobahn auf der Lötschberg–Simplon-Achse erteilt. Damit hat er die Bemühungen um eine Senkung der Betriebskosten honoriert, in die auch die ausländischen Bahnen einbezogen worden waren. Der Transport ganzer Lastwagen zwischen Freiburg (im Breisgau) und Novara soll zu Beginn des Jahres 2001 mit vorerst sieben täglichen Zugsparen aufgenommen werden. Bedingung ist allerdings, dass die Profilausweitungen auf der italienischen Seite des Simplons bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen werden. Das neue Angebot entspricht einer Verpflichtung, welche die Schweiz mit dem Transitabkommen von 1992 eingegangen ist.

SBB Cargo wird im Jahr 2000 den Startschuss zu einem neuen inner-schweizerischen Kombiverkehrs-System geben. Sie folgt damit dem Wunsch vieler Kunden, aber auch der Erwartung seitens der Politik und privater Initianten. Das Vorhaben ist angesichts der im Kombiverkehr generell schwachen Ertragslage und der kurzen Distanzen in der Schweiz nicht ohne Risiken. Die Chancen liegen im Nachtsprung und in der Überlastung vieler Nationalstrassen. SBB Cargo wird als Systembetreiberin von «Kombi-Verkehr Schweiz» (KLV-CH) auftreten, das Projekt wird aber in Zusammenarbeit mit anderen interessierten Bahnen, mit Strassentransporturen und Kunden entwickelt.

Zwischen den verschiedenen Sparten
des Bahngüterverkehrs sollen
keine Marktverzerrungen geschaffen werden.