

# Jahresrückblick

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

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

PDF erstellt am: **18.09.2024**

## **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.

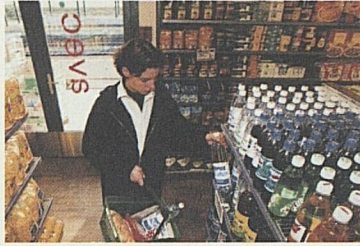
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.

# Jahresrückblick





→ **Die Schweiz versinkt im Schnee**

Im Februar setzten aussergewöhnlich starke Schneefälle mehrmals dem gesamten schweizerischen Verkehrssystem zu. Auch der Bahnbetrieb wurde – unter anderem durch vereiste Weichen – stark behindert. Weil der Strassenverkehr aber noch mehr beeinträchtigt war, konnte der öffentliche Verkehr insgesamt von einer verstärkten Nachfrage profitieren. Besonders ausgeprägt zeigte sich dies am Gotthard. Während die Transitautobahn während Tagen gesperrt war, konnte die 117 Jahre alte Bergstrecke der SBB wenige Stunden nach einem Lawinenniedergang bereits wieder für den Verkehr geöffnet werden. Die in den vergangenen Jahren für mehrere Dutzend Millionen Franken erstellten Lawinenverbauungen haben sich bewährt.

→ **Erste Bahnhöfe «avec.» eröffnet**

Ende April wurden in Schüpfen und Brugg die ersten Bahnhöfläden «avec.» eröffnet. Mit ihnen sollte das von SBB, Migros und Kiosk AG gemeinsam entwickelte Konzept getestet werden. Im Herbst folgte in Mettmenstetten ein dritter Laden. Die Bilanz der Versuche ist eindeutig: Die Läden mit ihrem breiten Angebot (Bahnбилlette, Lebensmittel, Kioskartikel) und ihren langen Öffnungszeiten (365 Tage im Jahr mindestens von 6 bis 20 Uhr) entsprechen einem starken Bedürfnis der Bahnkunden. In den nächsten Jahren sollen an bis zu 50 Orten Avec-Läden aufgebaut werden. Damit wird die Attraktivität von mittelgrossen Bahnhöfen gesteigert, und die wichtigsten Bahndienstleistungen können auch ohne SBB-Verkaufspersonal angeboten werden.



→ **Grünes Licht für flexible und kürzere Arbeitszeiten**

Die Stempeluhr, Symbol hochregulierter Arbeitszeiten, wird bei den SBB bald ausgedient haben. Im April erfolgte bei den Verhandlungen zwischen SBB und den Personalverbänden ein Durchbruch für eine einvernehmliche Einführung neuer Arbeitszeitmodelle. Im Zentrum steht die flexiblere Arbeitszeitgestaltung im Interesse des Unternehmens und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit der gleichzeitigen Senkung der Arbeitszeit auf 39 Stunden wird das Personal für den Verzicht auf Teuerungsausgleich entschädigt und der Abbau von Arbeitsplätzen gebremst. Eingeführt werden die neuen Arbeitszeitmodelle auf den Fahrplanwechsel Anfang Juni 2000.



### → Erdbeben und unterspülte Gleise

Was manche Experten vorausgesagt hatten, traf im Mai und Juni ein: Das Abschmelzen der grossen Schneemassen in den Alpen führte zusammen mit aussergewöhnlich starken Niederschlägen zu Hochwasser in weiten Teilen des Landes. Flüsse und Seen traten über die Ufer und unterspülten auch viele Bahngleise. Es kam zeitweise zu grossen Verspätungen und Streckenunterbrüchen. Am schlimmsten erwischte es am 12. Mai eine S-Bahn-Komposition, die zwischen Wetzikon und Aathal auf einen Erdbeben fuhr und entgleiste. Glücklicherweise waren keine Opfer zu beklagen.



### → IC-Doppelstockzüge auf immer mehr Strecken im Einsatz

Der Fahrplanwechsel Ende Mai führte wiederum zu einer Ausweitung des Angebotes. Gezielte Verbesserungen erfordern der internationale Verkehr (Zürich – Stuttgart, Genf – Milano) ebenso wie der Regionalverkehr (Viertelstundentakt am rechten Zürichseeufer). Besonders markant ist die Ausdehnung des im Halbstundentakt bedienten nationalen Fernverkehrsnetzes, mit der eine schrittweise Umsetzung des Angebots von Bahn 2000 (1. Etappe) erfolgt. Der Fahrplan 99 brachte den Halbstundentakt auf den Strecken Lausanne – Freiburg und Zürich – Luzern. Nach dem Abschluss der Arbeiten an den Luzerner Stadttunnels wurde auch hier der Einsatz der IC-Doppelstockzüge möglich.



### → Ruheabteile entsprechen einem Bedürfnis

Der Boom der Mobiltelefonie zeigt für die Bahn Folgen: Einerseits können die Kundinnen und Kunden die Zeit der Bahnreise noch besser nutzen, indem sie geschäftliche oder private Gespräche führen. Andererseits fühlen sich viele Bahnkunden durch die «Handys», aber auch durch andere Lärmquellen, in ihrem Reisevergnügen gestört. Mit der Einrichtung von Ruheabteilen in Intercity- und Interregio-Zügen haben die SBB auf diese Entwicklung reagiert, nachdem ein Pilotversuch positiv verlaufen war. Zur Kennzeichnung der Wagen beziehungsweise Zonen wurde ein neues Piktogramm eingeführt.



### → Bahn 2000 unterquert die Emme

Überall wird mit Hochdruck an der neuen Bahninfrastruktur von Bahn 2000 gearbeitet. Kernstück der Bahn 2000 ist die 45 km lange Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist. Im September erfolgte beim spektakulärsten Bauwerk der Neubaustrecke, der Unterquerung der Emme und der Autobahn mit einem 1600 Meter langen Tunnel, der Durchbruch.



### → Adtranz-Schliessung weckt Emotionen

Die Ankündigung der Adtranz, ihre Betriebe in Pratteln und Oerlikon zu schliessen, löste in der Schweiz im Spätherbst sehr grosse Empörung aus. Auch die SBB sind von der Entscheidung stark betroffen. Die räumliche Nähe der Endmontage von Rollmaterial zum SBB-Schienennetz hat sich in der Vergangenheit als entscheidender Vorteil für beide Partner erwiesen. Die SBB legen Wert darauf, dass die laufenden Bestellungen von Intercity-Doppelstockwagen und Neigezügen termin- und qualitätsgerecht abgewickelt werden. Sie beteiligen sich an der Suche nach Lösungen, um wenigstens einen Teil der Produktion in der Schweiz behalten zu können.



### → Rekord im Gotthardverkehr erneut gebrochen

Nachdem zu Beginn des Jahres nur der schweizerische Binnengüterverkehr geboomt hatte, setzte der Aufschwung im Herbst auch im internationalen Verkehr ein. Am 25. November konnte am Gotthard mit 150 159 Tonnen sogar ein neuer Allzeit-Rekord verbucht werden. Am Messpunkt in Erstfeld wurden 84 in Richtung Nord-Süd und 74 in der Gegenrichtung verkehrende Züge registriert. Dieser Rekord war nur möglich, weil mit immer neuen betrieblichen Mitteln die letzten Kapazitätsreserven auf der aus dem 19. Jahrhundert stammenden Gotthard-Bergstrecke ausgeschöpft werden. Längerfristig ist aber die Bereitstellung neuer Kapazitäten mit dem Gotthard-Basistunnel dringend nötig, um die Qualität aufrechterhalten zu können.



### → Lothar wütete auch bei den SBB

Am zweiten Weihnachtstag verursachte der Sturm «Lothar» in weiten Teilen der Schweiz Verwüstungen. Auch die Bahnen waren stark betroffen. Die gewaltigen Sturmböen führten dazu, dass zahlreiche Fahrleitungen von stürzenden Bäumen unterbrochen wurden. Bei den SBB waren 88 Streckenunterbrüche an einem einzigen Tag zu verzeichnen. Trotz dieser extremen Belastung – an einem Feiertag! – konnten die Beeinträchtigungen für die Kunden den Umständen entsprechend in Grenzen gehalten werden. Um die Reisenden an ihr Ziel zu bringen, wurden zahlreiche Busse eingesetzt.