Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1977)

Rubrik: Verkehr und Betrieb

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.11.2025

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

Verkehr und Betrieb

I. Verkehr

Reiseverkehr

Die leichte Konjunkturbelebung im Berichtsjahr vermochte den Reiseverkehr der SBB nur unwesentlich zu beeinflussen. Die Verkehrsleistungen liegen mit 8028 Mio Personenkilometern (Pkm) um 1,1 % unter dem Ergebnis des Vorjahres. Dies dürfte hauptsächlich auf die ungebremste Motorisierung, verbunden mit dem steten Ausbau des Strassennetzes, sowie auf die demographische Entwicklung, insbesondere die sinkende Gastarbeiterzahl, zurückzuführen sein. Die mittlere Wohnbevölkerung betrug 1977 rund 6,327 Mio Einwohner; dies sind 0,3% weniger als im Vorjahr. Im Zeichen der Rezession und der Redimensionierung der Wirtschaft verminderte sich die ausländische Wohnbevölkerung von Ende 1974 bis Ende 1977 um 136 000 Personen oder 12,3%. Im Berichtsjahr waren 19 000 Gastarbeiter oder 3% weniger als im Vorjahr in der Schweiz tätig.

Der Bestand an Personenautos erreichte Ende 1977 total 1 933 000 Einheiten. Allein im Berichtsjahr sind 69 200 Fahrzeuge zusätzlich in Betrieb genommen worden. Damit besitzt bereits jeder dritte Schweizer oder im Durchschnitt fast jede Familie ein eigenes Auto. Das Netz der Nationalstrassen ist um 38,5 km auf total 1013,9 km angewachsen, womit 55,2% des Gesamtwerkes fertiggestellt worden sind.

Angesichts dieser Entwicklung und der verschiedenen negativen Einflüsse ist es beachtlich, dass die SBB mit 205,5 Mio Reisenden – dies sind 1,3% weniger als im Vorjahr – ihr Verkehrsvolumen einigermassen zu halten vermochten. Im schweizerischen Einzelreiseverkehr beträgt der Rückgang sogar nur 0,3%. Dieses Ergebnis war nicht zuletzt dank besonderer verkehrsfördernder Massnahmen möglich.

Die Erträge aus dem Personenverkehr belaufen sich für das Jahr 1977 auf 814,5 Mio Fr. Erstmals wird damit die 800-Mio-Marke übersprungen. Obschon die Zahl der Reisenden gegenüber dem Vorjahr um 1,3% zurückfiel, konnte der Ertrag erfreulicherweise um 46,0 Mio Fr. oder 6,0% gesteigert werden. Dies ist den im Herbst 1976 in Kraft getretenen Tariferhöhungen zuzuschreiben. Stark angestiegen sind die Erträge im schweizerischen Gruppenreiseverkehr. Im internationalen Verkehr liegt die Position Schweiz–Ausland bedeutend besser als Ausland–Schweiz und Transit.

Im Reiseverkehr, dem ausser der Personenbeförderung auch der Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen zugerechnet werden, beziffern sich die Einnahmen auf total 842,2 Mio Franken. Dies sind 45,6 Mio Fr. oder 5,7% mehr als im Vorjahr. Die auf den Gepäckverkehr entfallenden Einnahmen sind mit 13,2 Mio Franken leicht zurückgefallen (–2,8%). Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge erbrachte mit 14,5 Mio Franken gleich viel Einnahmen wie im Vorjahr.

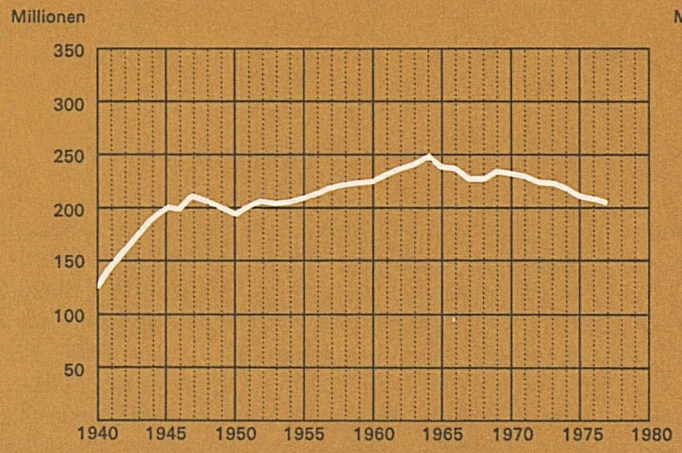
Güterverkehr

Das Güterverkehrsvolumen konnte im Jahre 1977 auf total 38,89 Mio t gesteigert werden und liegt um 4,1 % über dem Ergebnis des Vorjahres. Im Jahre 1975 war mit 34,5 Mio t ein eigentliches Tief verzeichnet worden. 1976 und 1977 hat sich der Güterverkehr nun wieder etwas erholt. Von dem 1973 erzielten Rekordergebnis (47,6 Mio t) ist man allerdings noch weit entfernt; das Güteraufkommen des Berichtsjahres entspricht 82% des Aufkommens in diesem Rekordjahr.

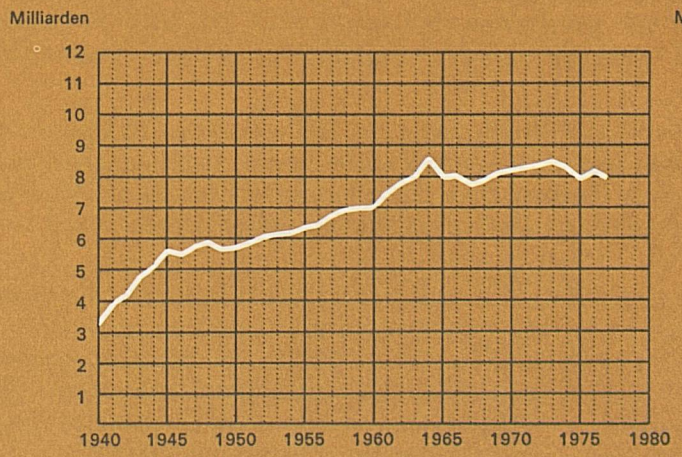
Trotz der Verkehrszunahme ist das finanzielle Ergebnis mit 986,5 Mio Fr. um 65,6 Mio Fr. oder 6,2% schlechter ausgefallen als im Vorjahr. Dabei wurden im Wagenladungsverkehr 724,6 Mio Fr. Einnahmen erzielt; dies sind 63,0 Mio Fr. oder 8,0% weniger als 1976. Im Stückgutverkehr beliefen sich

Reiseverkehr

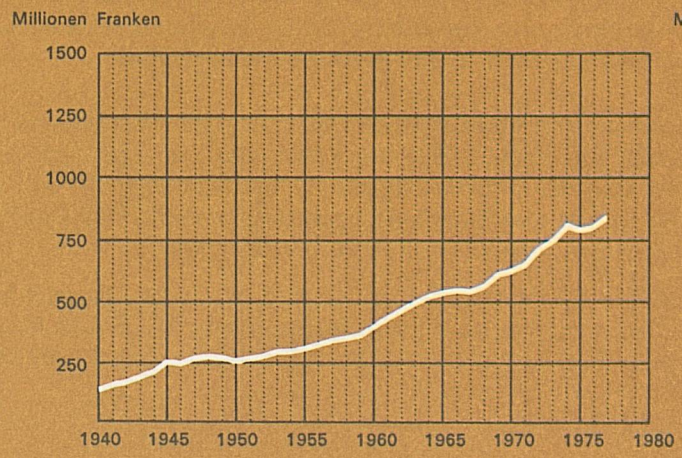
Reisende



Personenkilometer

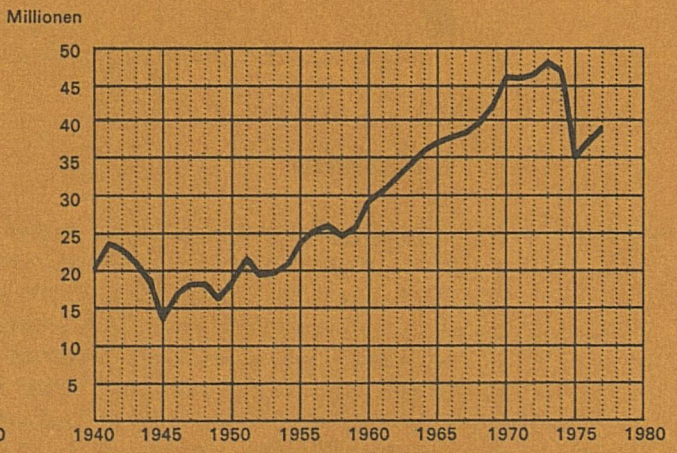


Einnahmen

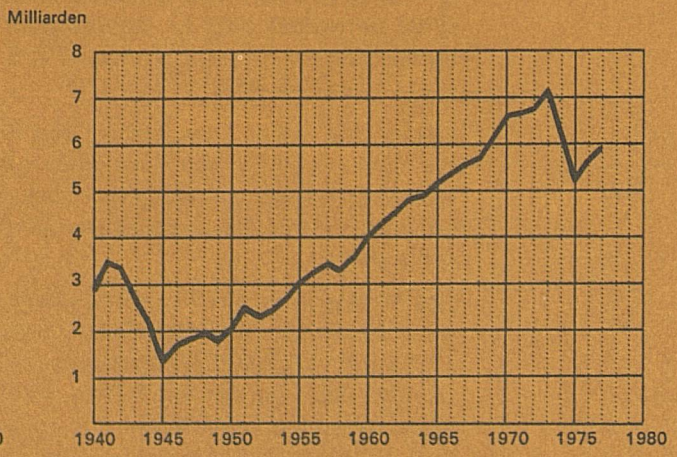


Güterverkehr

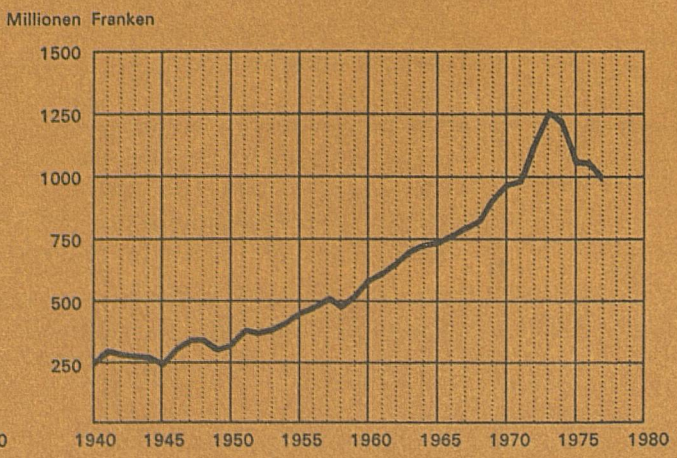
Tonnen



Tonnenkilometer



Einnahmen



die Einnahmen bei praktisch unverändertem Transportaufkommen auf 179,3 Mio Fr. (–4,0 Mio Fr. oder –2,2%). Diese Ergebnisse widerspiegeln einerseits die im allgemeinen schleppende Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz und in Europa sowie anderseits die andauernd angespannte Konkurrenzlage im Kampf um die zu transportierenden Gütermengen. Zur Rückgewinnung in der Rezession verlorener Marktanteile und Verhütung weiterer Anteilsverluste war im Berichtsjahr eine weitere Senkung der Abkommensfrachten erforderlich. Ferner wirkte sich bei den Schweizerbahnen der Anstieg des Wechselkurses des Frankens im internationalen Verkehr nachteilig aus; gegenüber der DM verteuerte sich der Schweizerfranken innert Jahresfrist um durchschnittlich 9%, gegenüber dem österreichischen Schilling um rund 10% und gegenüber der Lira sogar um 20%. Der «Aktion Stückgut» blieb ein wirklicher Erfolg auch im zweiten Jahr versagt. Trotz verstärkter Konsumneigung, ansteigender Kleinhandelsumsätze und allgemeiner Zunahme der Stückguttransporte in der Schweiz haben die von den Bahnen angebotenen tieferen Preise auch 1977 zu keiner Zunahme der Bahntransporte geführt. Das der Bahn verbliebene Stückgutvolumen (1,07 Mio t) besteht zur Hauptsache aus kostenintensiven Kleinsendungen und aus Streuverkehr.

Die Entwicklung nach Verkehrsarten zeigt folgendes Bild:

Verkehrsart	1973 Mio t	1976 Mio t	1977 Mio t	Veränderung in Prozenten 1976–1977	1973–1977
1. Wagenladungen	45,46	35,95	37,48	+ 4,3	– 17,6
– Binnenverkehr	18,28	14,51	14,67	+ 1,1	– 19,7
– Importverkehr	13,58	9,87	10,88	+ 10,2	– 19,9
– ab Rheinhäfen	3,84	3,34	4,04	+ 20,9	+ 5,2
– Exportverkehr	2,25	2,01	2,17	+ 8,2	– 3,6
– Transitverkehr	11,35	9,56	9,76	+ 2,0	– 14,0
2. Stückgut	1,83	1,08	1,07	– 0,9	– 41,5
Total (inkl. Post)	47,64	37,35	38,89	+ 4,1	– 18,4

Obwohl die industrielle Produktion in der Schweiz wiederum angestiegen ist, hatte das für die Entwicklung des Binnen-Wagenladungsverkehrs wichtige Baugewerbe weiterhin mit Strukturproblemen zu kämpfen. Die Zementproduktion, die im Jahre 1975 um 1,25 Mio t und 1976 nochmals um 200 000 t zurückgegangen war, hat im Berichtsjahr lediglich 90 000 t aufgeholt; die Bahn realisierte 115 000 t Mehrverkehr und konnte damit ihren Marktanteil um 2% auf 52% steigern.

Trotz unvermindert harter Strassenkonkurrenz war es den Bahnen auch im Aussenhandelsverkehr möglich, ihre Marktposition nicht nur zu halten, sondern leicht zu verstärken. Im Exportverkehr, der gegenüber 1976 um 0,16 Mio t oder 8,2% zunahm, konnte der Marktanteil von 51% beibehalten werden. Im Importverkehr kann eine Steigerung der Bahntransporte um 1,01 Mio t oder 10,2% ausgewiesen werden, womit der Marktanteil um 1% anstieg. Grossen Einfluss auf dieses Ergebnis hatten vor allem die vermehrten Mineralöltransporte ab den Rheinhäfen und beim Direktimport; im gesamten Mineralölverkehr ist es den Bahnen gelungen, ihre Marktquote um 4% zu erhöhen, obwohl die – statistisch dem Binnenverkehr zugerechneten – Bahnabfuhren von den Inlandraffinerien, hauptsächlich ab Collombey/Wallis, rückläufig waren.

Bei der Beurteilung des Verkehrsergebnisses ist weiter zu berücksichtigen, dass der Bestand an Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschleppern 1977 in der Schweiz um fast 2000 Fahrzeuge zugenommen hat (+1,5%). Der Nutzfahrzeugbestand, von dem in der Rezession 1975/76 bei den Lastwagen rund ein Zehntel vorübergehend abgebaut oder stillgelegt worden war, ist demnach erneut in Ausdehnung begriffen. Ferner hat der direkte Import und Export mit ausländischen Lastwagen um rund 10% zugenommen.

Der Transitverkehr, der sich 1976 recht gut erholt hatte (+22%) und der im ersten Halbjahr 1977 weiter anstieg (+11%), verspürte ab Jahresmitte die Auswirkungen der krisenhaften Wirtschaftsentwicklung in Italien. Infolge des Rückschlages der italienischen Industrieproduktion, der rückläufigen Importnachfrage und der andauernden Investitionsunlust fiel das Transportvolumen im dritten Quartal schlagartig um 10% und im vierten Quartal um weitere 4%. Die im Oktober auf dem italienischen Streckenteil der Simplonlinie durch den Brückeneinsturz bei Verbania erfolgte Unterbrechung führte zu weiteren Verkehrsverlusten. Gesamthaft erhöhte sich der Transitverkehr bloss um 2,0% auf 9,76 Mio t. Die mittlere Ausnützung der Transitquoten Nord-Süd verschlechterte sich (57%, im Vorjahr 63%); auf der «Umfahrungsroute» über Modane konnte die Kapazität hingegen zu 86% (88%) und auf jener über den Brenner zu 82% (81%) ausgeschöpft werden. Im Strassenverkehr stieg der franco-italienische Verkehr via Montblanc-Tunnel auf das neue Maximum von 4 Mio t (+12%), und die Lastwagen-Transporte über den Brenner erhöhten sich sogar auf rund 10 Mio t (+11%).

Die Entwicklung der kombinierten Transporte verlief erfreulich. So wurden im Huckepack-Verkehr (Transport von Strassenfahrzeugen auf Eisenbahnwagen) gesamthaft über 869 000 Bruttotonnen befördert; dies sind 214 000 t mehr als im Vorjahr. Die mittlere Transportdistanz beträgt 220 km. Die hier erzielten Einnahmen erreichen 8 Mio Fr. Wie sich der Huckepack-Verkehr in den drei Relationen Altdorf–Cadenazzo, Basel–Lugano und Deutschland–Italien (Milano) in den letzten Jahren entwickelt hat, geht aus der Darstellung nebenan hervor. Auf der Strecke Altdorf–Cadenazzo ist das Huckepackangebot am grössten, werden doch hier täglich je sieben Züge in jeder Richtung geführt. Auf der Gotthard-Linie wird das Lichtraumprofil der Tunnel zur Zeit derart erweitert, dass künftig auch Lastwagen mit einer Eckhöhe von 3,70 m transportiert werden können (vgl. Seite 24).

II. Tarife und Verkauf

Reiseverkehr

Die von der allgemeinen Tariferhöhung vom 27. Oktober 1976 erwarteten Mehreinnahmen konnten weitgehend erreicht werden. Dank der grösseren Aktivität der Reisedienste wurden namentlich im Gesellschaftsreiseverkehr beachtliche Erfolge erzielt. Die von den Bahnhöfen verkauften Pauschalarrangements für Reisen in der Schweiz oder ins Ausland erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Deshalb wird das Angebot dieser Leistungen ständig erweitert. Aus Anlass des 75jährigen Bestehens der SBB wurden ab verschiedenen Bahnhöfen mit sehr gutem Erfolg Rundfahrten mit den neuen roten Swiss-Express-Zügen «zum Preis von damals» veranstaltet.

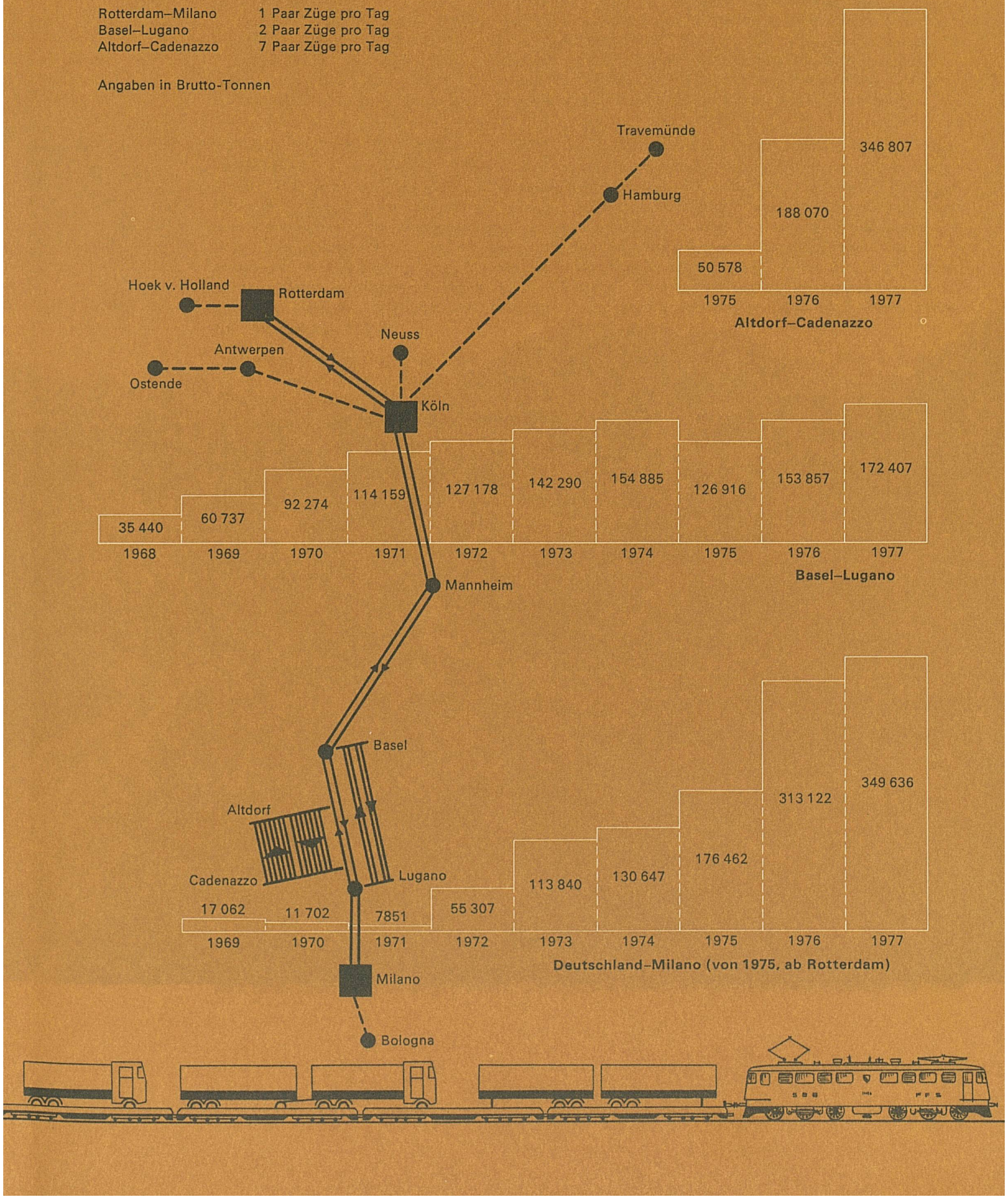
Die Marktforschung ist bei den SBB seit 1969 systematisch ausgebaut worden. Dies betrifft sowohl die Untersuchung spezieller Marktsegmente als auch Publikumsbefragungen bzw. Erfolgskontrollen. Bei allen Marktforschungsprojekten ging es darum, neue Erkenntnisse über die Aufnahme des Angebots auf dem Markt und Hinweise für dessen Gestaltung zu gewinnen. 1977 fanden Erhebungen über Familienreisen, Geschäfts- und touristische Abonnemente (Generalabonnemente, Netzabonnemente, Halbtaxabonnemente), Wintersportzüge und Billette zum halben Preis statt. Bei der Studie «Familienreisen» wurden die Reisegewohnheiten, die Meinungen sowie die Bekanntheit des Fahrausweisangebotes ermittelt. Die Erfolgskontrolle der Aktion «Familie Schweizer löst nur 2 Billette» zeigte, dass diese Aktion aus kommerzieller Sicht sowie als Massnahme zur Förderung der Familienreisen ein Erfolg war. Die gegenwärtig noch laufende Studie «Abonnemente» soll zeigen, inwiefern die Abonnenten, Nichtabonnenten und Firmen das heutige Angebot überhaupt kennen, wie sie es beurteilen und welchen Gebrauch sie davon machen.

Im Hinblick auf die Beschaffung neuer Reisezugwagen fanden eine ganze Reihe von Publikumsbefragungen in verschiedenen Wagentypen statt (beispielsweise in «Corail»-Wagen der SNCF und in Einheitswagen der SBB mit und ohne Querneigevorrichtung). Ferner erfolgte eine ergänzende

Huckepack – die Rollende Autobahn

Rotterdam–Milano	1 Paar Züge pro Tag
Basel–Lugano	2 Paar Züge pro Tag
Altdorf–Cadenazzo	7 Paar Züge pro Tag

Angaben in Brutto-Tonnen



DANZAS
HOYER
DANZAS

Befragung von Automobilisten. Dabei ging es vor allem um die Bedeutung, die der Bahnkunde den verschiedenen Komfortmerkmalen beimisst (Klimatisierung, Sitzgestaltung, Sitzanordnung und Verstellmöglichkeit, Fahrkomfort, Laufruhe, Beleuchtung, Einstieg, Verbindungstüren, Gepäckablage usw.). Miteinbezogen wurden auch weitere qualitative Merkmale wie die Fahrplangestaltung, der Einfluss der Fahrzeit auf die Wahl des Verkehrsmittels und die Auffassungen bezüglich der Prototyp-Wagen mit Querneigung. Eingehende Auswertungen und Vergleiche zwischen den verschiedenen Wagentypen ergeben ein differenziertes Bild der Wünsche und Bedürfnisse der Bahnkunden und leisten damit einen Beitrag zur Wahl und Gestaltung des künftigen Wagenmaterials.

Güterverkehr

Die auch im Jahre 1977 andauernd scharfe Konkurrenz auf dem Transportmarkt erlaubte keine Preiserhöhungen. Dank flexibler Preispolitik war es im Binnenverkehr möglich, die bestehenden Marktanteile zu sichern, vor allem in den Bereichen Siderurgie, Mineralöl und Bindemittel. Hingegen mussten in den Sektoren Textilien, Getreide und Futtermittel infolge wirtschaftlicher Flaute und Importkontingentierung Mengenverluste in Kauf genommen werden. Die Aktion zur Förderung des Wagenladungsverkehrs wurde über das ganze Berichtsjahr systematisch weitergezogen. Die intensivierten Verkaufsanstrengungen wurden durch die gezielte Werbung «Für Güter die Bahn» unterstützt. Teilerfolge können bereits verzeichnet werden. Auch die Aktion zur Förderung des Stückgutverkehrs wurde fortgeführt, ohne dass die tieferen Preise jedoch entsprechende Mehrtransporte zur Folge gehabt hätten.

Die beiden Beförderungsarten Expressgut und Eilstückgut wurden auf den 1. Juni 1977 im Einheitsregime «Schnellgut» vereinigt. Die hiefür bereitgestellten Betriebskapazitäten waren bisher allerdings nur zum Teil ausgelastet. Diesem Umstand wird bei der Ausgestaltung des künftigen Stückgutangebotes Rechnung zu tragen sein.

Im Auslandverkehr greift, wie erwähnt, die Entwicklung an den Devisenmärkten immer mehr in das Wettbewerbsgeschehen ein. Der Aussenwert des Schweizerfrankens ist im handelsgewogenen Mittel von 1971 bis 1977 um rund 90% gestiegen (Index der Nationalbank). Die am internationalen Güterverkehr beteiligten ausländischen Bahnen haben ihre Preise in der Zwischenzeit zwar mehrmals erhöht, jedoch ohne dass dies in den konkurrenzrelevanten Verbindungen auf das schweizerische Tarifniveau entsprechend hätte durchschlagen können.

Dadurch hat sich die Konkurrenzsituation grundlegend verändert: Von 1970 bis 1976 hat der Bahntransit über die Gotthard- und über die Lötschberg–Simplonlinie (SBB/BLS) 1,9 Mio t verloren, während der Bahntransit über Frankreich und Österreich (sog. Umfahrungsbahnen) um 3,7 Mio t zunahm. Der Strassentransit expandierte sogar um 11 Mio t, d. h. auf das Dreifache; diese Entwicklung hat sich im Berichtsjahr fortgesetzt. So verwundert es nicht, dass die schweizerischen Transitfrachten – um diese Einflüsse zu parieren und um 1977 ein Volumen Nord–Süd von immerhin noch 8,6 Mio t aufrecht zu erhalten – mit rund 26 Franken je Tonne nicht höher sein konnten als im Jahre 1971, als die Währungsaufwertung und auch die Marktverdrängung einsetzten. Die Verkehrseinschränkungen an der Simplonlinie, die auf den Einsturz der Brücke bei Verbania am 8. Oktober 1977 zurückzuführen sind, brachten den Bahnen zusätzliche Erschwerungen im Wettbewerb.

III. Betrieb

Im Reiseverkehr wurde 1977/78 ein noch leicht ausgebauter Fahrplan angeboten. Die Zugskilometer haben um 1,2% auf 175 135 km pro Tag zugenommen. Um den Verkehrsspitzen gerecht zu werden und um den besonderen Transportwünschen zu entsprechen, wurden im Berichtsjahr 10 290 Extra- und Entlastungszüge geführt (im Vorjahr 9167), wovon 3591 (3795) im internationalen Verkehr und 6699 (5372) im internen Verkehr. Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB

sind 1,66 Millionen Sitzplätze sowie Liegewagen- und Schlafwagenplätze reserviert worden; im Vorjahr waren es 1,64 Millionen. Nachdem in der Schweiz 41 Bahnhöfe und 27 Reisebüros über besondere Buchungsterminals verfügen, welche in direkter Verbindung zur zentralen Datenverarbeitungsanlage der SBB in Bern stehen, hat der Reisende die Möglichkeit, Platzreservationen sehr rasch vornehmen zu lassen. Da diese Computeranlage überdies mit jenen von Frankfurt und Rom verbunden ist, kann er nicht nur Plätze in den von der Schweiz ausgehenden internationalen Zügen belegen lassen, sondern auch Plätze in den in der Bundesrepublik Deutschland sowie in Österreich, Italien, Belgien, Luxemburg und Dänemark beginnenden internationalen Zügen. Am 1. April 1978 werden auch die niederländischen Eisenbahnen zu diesem Computer-Reservationsnetz stossen.

Die Betriebsabwicklung im Reiseverkehr kann – abgesehen von gewissen Störungen im internationalen Verkehr – als normal bezeichnet werden. Grosse nachteilige Auswirkungen hatte der am 8. Oktober 1977 erfolgte Einsturz der Eisenbahnbrücke bei der auf italienischem Gebiet liegenden Station Verbania-Pallanza, wurde dadurch doch der direkte Verkehr über die Simplonlinie unterbrochen. Für die Zeit vom 8. Oktober bis voraussichtlich Ende Mai 1978 wurde für die elf Schnellzüge je Richtung folgende Lösung getroffen:

- Umleitung eines Schnellzugspaares (Simplon-Express Paris–Belgrad) über die Mont-Cenis-Linie
- Umleitung dreier Schnellzugspaare über die einspurige Nebenlinie Domodossola–Borgomanero–Novara (–Mailand)
- Führung von sieben Schnellzugspaaren (darunter zwei TEE) auf der bisherigen Route, Einsatz von Autobussen auf dem Streckenabschnitt Domodossola–Stresa oder Baveno.

Zur Orientierung der Reisenden wurden besondere Fahrplanbroschüren erstellt.

Seit einiger Zeit prüfen die SBB zusammen mit den Privatbahnen die Realisierbarkeit einer neuen, das ganze schweizerische Eisenbahnnetz umfassenden Reisezugskonzeption, vereinfachend auch Taktfahrplan genannt. Als Basis ist ein Fahrplan mit regelmässigem Einstundenrhythmus für die Städteschnellzüge, Schnellzüge und Regionalzüge vorgesehen. Wurden in einer ersten Phase vor allem die betrieblich-technischen und und personellen Voraussetzungen für eine derartige Neuerung studiert (Rollmaterial, Kapazität der Bahnhöfe und Linien, Lokomotiv- und Zugspersonal), so wurden im Berichtsjahr nun auch die wirtschaftlichen Auswirkungen einer neuen Lösung im Reisezugsangebot näher untersucht. Von grosser Bedeutung ist auch, wie die Verkehrsbenützer ein in seinen Grundzügen gegenüber heute wesentlich verändertes Leistungsangebot beurteilen, welchen Attraktivitätswert sie ihm beimessen. Dies wird im Frühjahr 1978 in Form einer Meinungsumfrage bei den Kantonen abgeklärt. Der weitere Ablauf der Arbeiten ist so geplant, dass im Herbst 1978 darüber entschieden werden kann, ob dieses neue Reisezugskonzept eingeführt werden soll. Frühestmöglicher Termin hiefür wäre der Fahrplanwechsel im Frühjahr 1981.

Wird von gewissen Schwierigkeiten im Güterverkehr nach Italien in den ersten Monaten des Jahres abgesehen, so kann die Betriebsabwicklung als flüssig beurteilt werden. Der am 8. Oktober eingetretene Unterbruch der Simplonlinie hatte allerdings auch im Güterverkehr tiefgreifende Auswirkungen. Mit der Umleitung einzelner Züge über die einspurige Strecke Borgomanero–Novara konnten die Nachteile nur teilweise behoben werden.

Der auf Fahrplanwechsel 1977 neu bearbeitete Güterzugfahrplan hat zu erfreulichen Ergebnissen geführt. Der Mehrverkehr des Jahres 1977 von 1,5 Mio t oder 4,1% benötigte kilometrische Mehrleistungen nur im Ausmasse von 2,3%. Die Zugstunden konnten sogar um 1,1% gesenkt werden.

Die integrale Einführung des Schnellgutkonzeptes auf den Fahrplanwechsel 1977 verlief, abgesehen von einigen Anlaufschwierigkeiten, normal.