

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1980)

**Rubrik:** Verkehr und Produktion

#### 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:** 09.01.2026

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

## **Verkehr und Produktion**

### **I. Markt**

#### **Allgemeine Wirtschaftsentwicklung**

Der nach der Stabilisierung des Frankenkurses 1978 eingetretene Konjunkturaufschwung, der sich in der ersten Hälfte des Berichtsjahres verstärkt fortgesetzt hatte, schwächte sich im zweiten Halbjahr unter dem Einfluss der weltweiten Konjunkturabkühlung geringfügig ab. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich jedoch die wichtigsten volkswirtschaftlichen Indikatoren positiv entwickelt. Wichtigste Merkmale der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung des Berichtsjahres waren: ein erheblicher Nachfrageüberhang am Arbeitsmarkt, nominell deutlich höhere Importe mit entsprechend starker Passivierung der Handelsbilanz und gegen Jahresende anziehende Teuerungsraten. Statistisch schlug sich diese Entwicklung in einem Wachstum des realen Brutto-sozialproduktes um 2,9% nieder, was deutlich über der Vorjahreszunahme von 2,5% liegt. Wie bereits 1979, gingen die grössten konjunkturellen Impulse vom Investitionsbereich aus, besonders von der privaten Wohnbautätigkeit und den Ausrüstungsinvestitionen. Die gesteigerte Bau-tätigkeit im ersten Semester liess die erwerbstätige ausländische Bevölkerung wieder leicht ansteigen. Andererseits war der Nachfrageüberhang am Arbeitsmarkt wichtiger Impulsgeber der anziehenden Ausrüstungsinvestitionen, die ihrerseits die Auslandsnachfrage stark belebten.

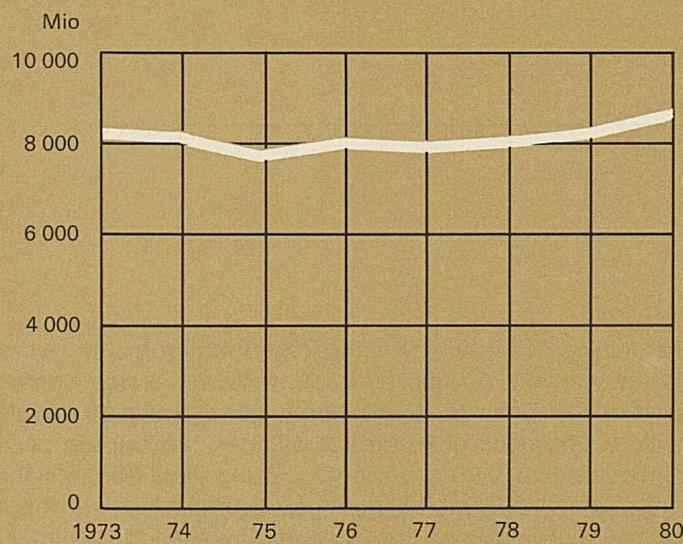
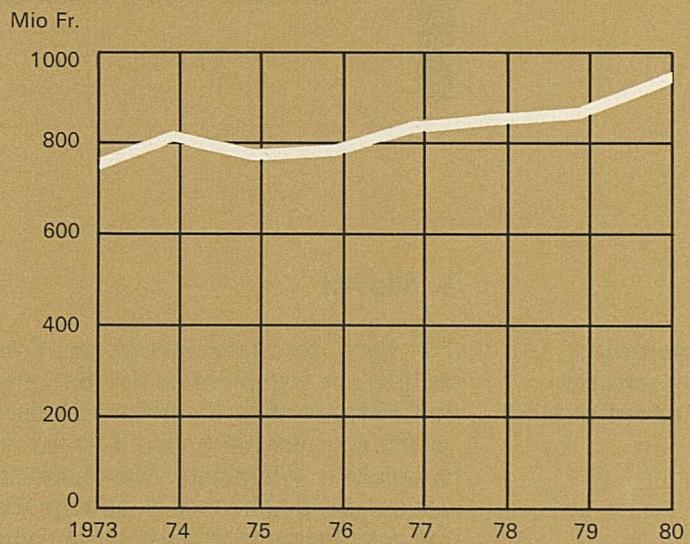
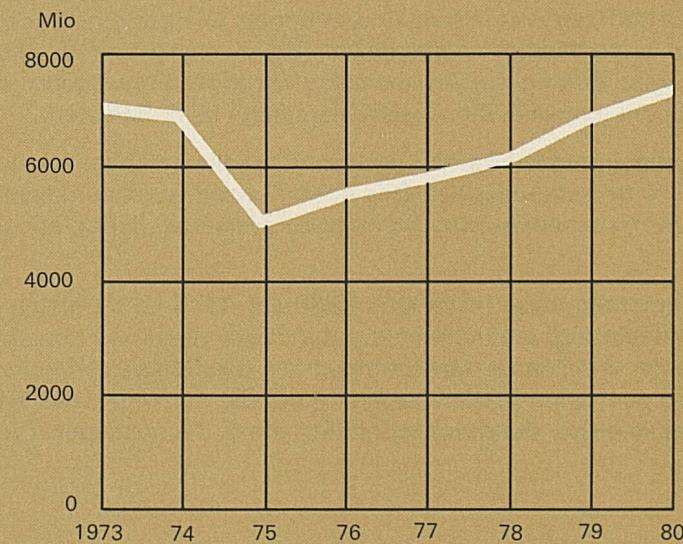
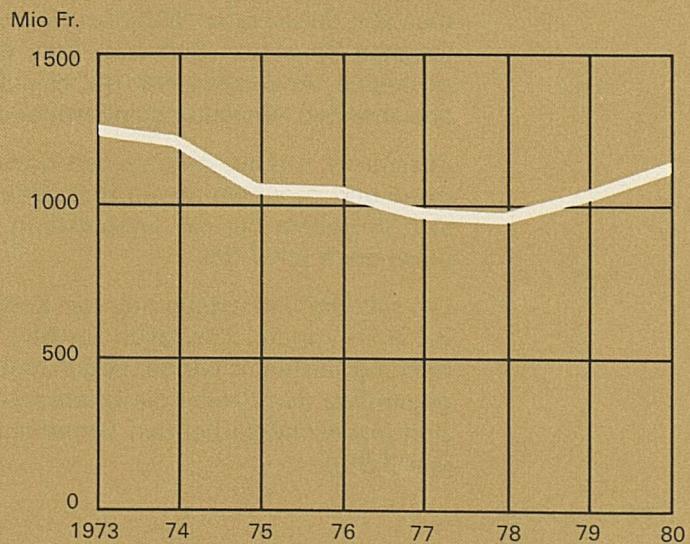
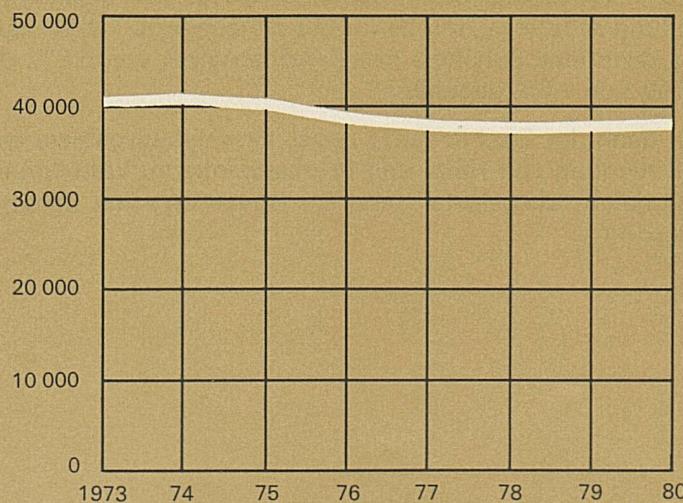
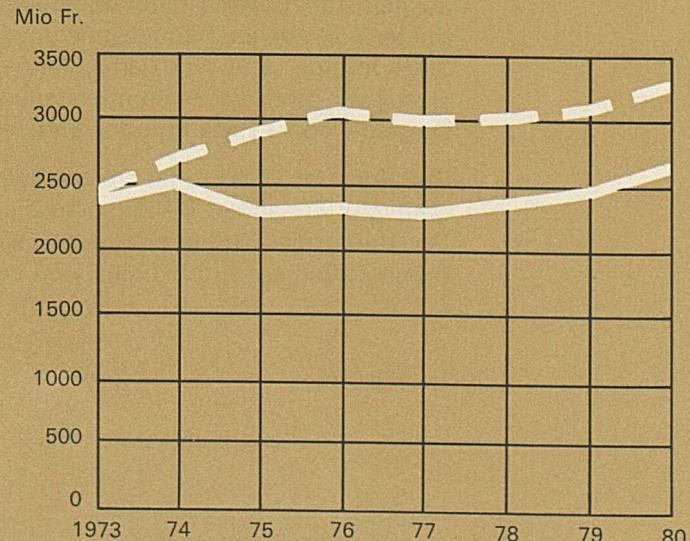
Zusammen mit der gestiegenen Konsumneigung führte dies zu hohen Wachstumsraten der Importe und zu einem neuen Rekorddefizit im Aussenhandel. Das hohe Konsumwachstum schlug sich vor allem bei der Entwicklung der frankenmässigen Kleinhandelsumsätze nieder, stiegen diese doch um 7,3%.

Die mittlere Jahresteuerung der Konsumentenpreise belief sich 1980 auf 4,0% im Vergleich zu 3,6% im Vorjahr. Zusätzlich zur Binnenteuerung, die vorwiegend durch die verstärkte Konsumneigung bestimmt wurde, begünstigte der anhaltende Abwertungsdruck des Schweizerfrankens gegenüber dem Dollar die Übertragung der hohen Auslandsteuerung auf die Schweiz. Dies zeigt sich insbesondere bei den Grosshandelspreisen, die durchschnittlich um 5,1% anstiegen (Vorjahr 3,8%).

#### **Energie-wirtschaft**

Infolge zahlreicher Sparmassnahmen nahm der Verbrauch an elektrischer Energie im hydrographischen Jahr 1979/80 mit + 2,9% weniger rasch zu als im Vorjahr (+ 3,8%). Noch ausgeprägter wirkten sich die massive Erhöhung der Erdölpreise im Vorjahr und die in der Folge ausgelösten Energiesparmassnahmen auf den Grosshandelsabsatz der wichtigsten Erdölprodukte aus, der im Berichtsjahr um 0,3% zurückging. Der Abnahme des Heizölverbrauchs um 3,6% infolge stark reduzierter Verwendung schweren Heizöls für die ölthermische Elektrizitäts-erzeugung und die Zementherstellung stand eine Zunahme des Benzinabsatzes von 5,8%, des Dieselöls von 11,4% und des Flugpetrols von 1,6% gegenüber.

Der Konsum von Erdgas verzeichnete dank der Erschliessung neuer Versorgungsgebiete eine deutliche Zunahme. Dabei stand die Erzeugung von Heiz- und Prozesswärme im Vordergrund. Der durch die Erdölpreishausse des Vorjahres ausgelöste Trend zur Umstellung von flüssigen Brennstoffen auf Kohle hielt 1980 weiter an.

**Reiseverkehr (Pkm)****Einnahmen im Reiseverkehr****Güterverkehr (tkm)****Einnahmen im Güterverkehr****Personalbestand****Gesamtaufwand/Gesamtertrag**

## **Verkehrswesen**

Das Nationalstrassennetz wurde von 1057,8 km im Vorjahr auf 1170,6 km in der Berichtsperiode (+ 10,7%) ausgedehnt. Besondere Fortschritte waren auf der N 2 zu verzeichnen, dank der Eröffnung des Gotthard- und Seelisbergtunnels. Die noch geplanten Teilstücke reduzierten sich damit von 778,2 km auf 665,4 km. Das Nationalstrassennetz ist nun zu 63,8% erstellt.

Der Bestand an Personen- und Kombiwagen nahm von 2 160 224 auf 2 252 690 Fahrzeuge zu (+ 4,3%). Die Zahl der neu in Verkehr gesetzten Personen- und Kombiwagen stagnierte auf dem Vorjahresniveau (280 453 Fahrzeuge). Dagegen erhöhte sich die Zahl der in Verkehr gesetzten Liefer- und Lastwagen um 16,1%, und zwar vor allem jene der leichten Nutzfahrzeuge (bis 2 t).

Tariferhöhungen als Folge gestiegener Energiekosten führten auch im schweizerischen Luftverkehr zu nur geringen Zuwachsraten oder gar zu Einbussen. So stieg die Zahl der Flugpassagiere im Vergleich zum Vorjahr in Zürich um 1%, während jene von Genf um 3,0% und die von Basel um 1,0% abnahmen. Das Verkehrsvolumen verlagerte sich zudem vermehrt von den stagnierenden europäischen Kursstrecken zu Mittel- und Langstrecken. Grosse Zuwachsraten verzeichnete dagegen, obschon noch auf tiefem Niveau, der Linienverkehr mit Kleinverkehrsflugzeugen auf Nebenstrecken, die häufig im Konkurrenzbereich zur Bahn liegen.

Positiv entwickelte sich 1980 auch der schweizerische Fremdenverkehr, der ein neues Höchstergebnis erzielte. Die Logiernächte stiegen insgesamt um 12,5%. Bei den inländischen Feriengästen betrug die Zunahme 6%, bei den Ausländern sogar 20%. Die beträchtliche Belegung aus dem Ausland war vor allem auf eine stark erhöhte Nachfrage aus Deutschland, den USA sowie aus Grossbritannien zurückzuführen. Wichtigste Ursachen des starken Anstiegs der Zahl ausländischer Touristen waren: die Verbilligung des Schweizerfrankens nach dem für Ausländer prohibitiven Kursanstieg im Jahre 1978 und das vermehrt beachtete vorteilhafte Preis-Qualitätsverhältnis, die durch steigende Treibstoffpreise «aufgewertete» zentrale Lage des Landes sowie die verstärkten Werbeanstrengungen der Schweizerischen Verkehrszentrale.

## **II. Reiseverkehr**

### **Verkehrs-entwicklung**

Die SBB beförderten 1980 insgesamt 216,3 Mio Reisende. Das sind 10,7 Mio oder 5,2% mehr als im Vorjahr. Damit hat sich die 1979 eingetretene Tendenzwende bestätigt: Nach einem anhaltenden Rückgang seit 1969 hat die Zahl der beförderten Personen 1979 erstmals wieder zugenommen, und 1980 wurde der Verkehrsumfang des Jahres 1974 annähernd erreicht. Trotz der Tariferhöhung von Ende Oktober 1980 setzte sich der Aufwärtstrend auch im November und Dezember fort. Mit Ausnahme der begleiteten Motorfahrzeuge weisen alle Verkehrssparten Zunahmen auf, erstmals seit 1969 auch wieder die Berufspendlere. Nach einem stetigen Rückgang seit mehreren Jahren hat 1980 auch der Anteil der 1.-Klass-Reisenden wieder zugenommen.

Ein besonderes markantes Ereignis im Reiseverkehr des Berichtsjahrs waren die Transporte zur Schweizerischen Ausstellung für Garten- und Landschaftsbau in Basel (Grün 80), die vom 12. April bis 12. Oktober 1980 dauerte. Von den insgesamt 3,6 Mio Besuchern benützten 676 000 oder rund 20% für ihre Fahrt nach Basel die Bahn. Zu diesem erfreulichen Ergebnis haben vor allem die guten Transportangebote – zahlreiche Extrazüge direkt zur Ausstellung – beigetragen sowie die offerierten Fahrvergünstigungen.

Die in Personenkilometern (Pkm) ausgedrückten Verkehrsleistungen verzeichneten einen neuen Höhepunkt: Mit 9 179 Mio Pkm wurde der im Jahre 1964 («EXPO-Jahr») erzielte bisherige Rekord von 8 507 Mio Pkm überschritten. Im Vergleich zu 1979 beträgt die Steigerung 885 Mio Pkm oder 10,7%. Gewisse Anzeichen deuten darauf hin, dass sich in diesem guten Resultat nicht allein die Konjunkturlage widerspiegelt, sondern auch ein vermehrtes Umweltbewusstsein und angesichts der steigenden Benzinpreise ein verstärktes Kostendenken.



Ein besonderer, über die Grenzen der Schweiz hinaus bekannter Transportdienst hat im Berichtsjahr ein Ende genommen: Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge durch den Gotthardtunnel. Dieser während Jahrzehnten betriebene Dienst ist am 5. September 1980, dem Eröffnungstag des parallel zum Bahntunnel führenden Strassentunnels durch den St. Gotthard, eingestellt worden. In den Spitzenjahren wurden über eine halbe Million Autos per Bahn durch den Tunnel transportiert. Der Anfang geht ins Jahr 1923 zurück und war sehr bescheiden. 1937 wurden 9 624 Autos befördert (ohne Lastwagen und Motorräder), 1951 waren es bereits 50 454. Mit dem steigenden Motorisierungsgrad nahmen diese Transporte ständig zu, und 1967 wurde mit 555 872 verladenen Autos der Rekord erreicht. Im Anschluss an die Eröffnung des San-Bernardino-Strassentunnels Ende 1967 ging die Frequenz stark zurück. 1979 wurden 408 143 Autos transportiert, und 1980 waren es bis anfangs September noch 355 359 Autos. In der Periode 1923–1980 beförderten die SBB auf dieser «rollenden Strasse» insgesamt 9,4 Mio Motorfahrzeuge.

#### **Ertrag**

Der Ertrag des Personenverkehrs erreichte 911,1 Mio Fr., 74,4 Mio Fr. oder 8,9% mehr als im Vorjahr. Weil die Tariferhöhung von Ende Oktober 1980 im Berichtsjahr nur während zwei Monaten Anwendung fand, vermochte sie sich finanziell noch nicht stark auszuwirken. Alle Verkehrssparten weisen Zunahmen auf. Besonders erfreulich war die Entwicklung bei den schweizerischen Gruppenreisen (+ 9,1%), bei denen 1979 noch ein leichter Rückgang hatte hingenommen werden müssen. Überdurchschnittlich entwickelte sich auch der Verkauf der touristischen und Geschäftsabonnemente (+ 17,6%), wobei das Generalabonnement mit einer Zunahme um 16% und die Tageskarten gar mit einer Steigerung um 43% hervorstechen. Die Zunahme von 13,1% bei den internationalen Fahrausweisen ist vor allem dem Verkehr Ausland-Schweiz zu verdanken.

Im gesamten Reiseverkehr, der neben dem Personenverkehr auch den Transport von Gepäck und begleiteten Motorfahrzeugen umfasst, kann ein Ertrag von 942,5 Mio Fr. ausgewiesen werden. Dies sind 74,3 Mio Fr. oder 8,6% mehr als im Vorjahr. Zurückgegangen sind lediglich die Einnahmen aus dem Transport begleiteter Motorfahrzeuge, weil dieser Verkehrszweig am Gottthardt mit der Eröffnung des Strassentunnels eingestellt worden ist. Dieser Motorfahrzeugtransport durch den Gotthardtunnel erbrachte den SBB zuletzt jährliche Einnahmen in der Grössenordnung von 12 Mio Franken. Im Gepäckverkehr wirkten sich der Ausbau des Fly-Gepäcks und die Ende 1979 eingeführte Stücktarifierung positiv aus, so dass sich Mehreinnahmen von 10,5% ergaben.

#### **Tarifmassnahmen und Verkaufsförderung**

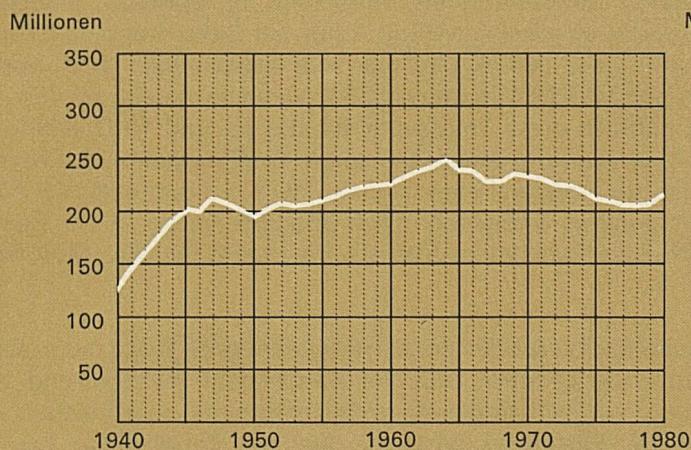
Am 29. Oktober 1980 wurden die Personentarife um durchschnittlich 6,1% erhöht. Beim Einzelreiseverkehr betrug die Verteuerung 6,5%, bei den Streckenabonnementen für tägliche Fahrten 5,2%, bei Generalabonnementen 7,8% und im Gruppenreiseverkehr 4%. Im Sinne einer gezielten Verkaufsförderung und Attraktivitätssteigerung wurden die Preise der allgemein erhältlichen ½-Preis-Abonnemente für 15 Tage, einen Monat und 3 Monate nicht erhöht; der Preis der Jahresabonnemente wurde sogar um Fr. 60 verbilligt und beträgt noch Fr. 300. Der Fahrpreisindex erhöhte sich auf 107,6 Punkte. Der Index der Konsumentenpreise stellte sich im gleichen Zeitpunkt auf 110,5 Punkte (September 1977 = 100); die Tariferhöhung verursachte ein Ansteigen um 0,04%.

Gleichzeitig mit der Anhebung des Tarifniveaus wurden gewisse strukturelle Änderungen vollzogen. Im Nahbereich fiel der Retourrabatt bis 36 km weg (bisher bis 20 km), und die Geltungsdauer wurde hier bei den gewöhnlichen Billetten einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt auf einen Tag herabgesetzt. Im Gruppenreiseverkehr wurden die Mindestteilnehmerzahl von 10 auf 6 Personen reduziert und die Zahl der Freifahrten verdoppelt.

Im Querverkehr über den Bodensee wurden die Personenfahrpreise am 3. März 1980 um 10% erhöht und die beiden Komfort-Klassen durch eine Einheitsklasse ersetzt.

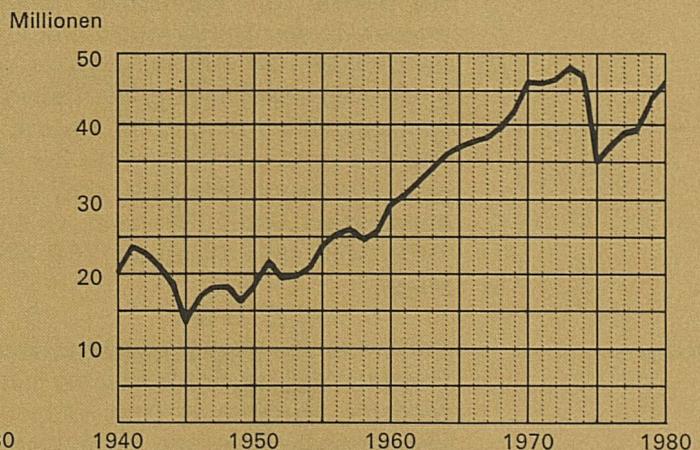
## Reiseverkehr

### Reisende

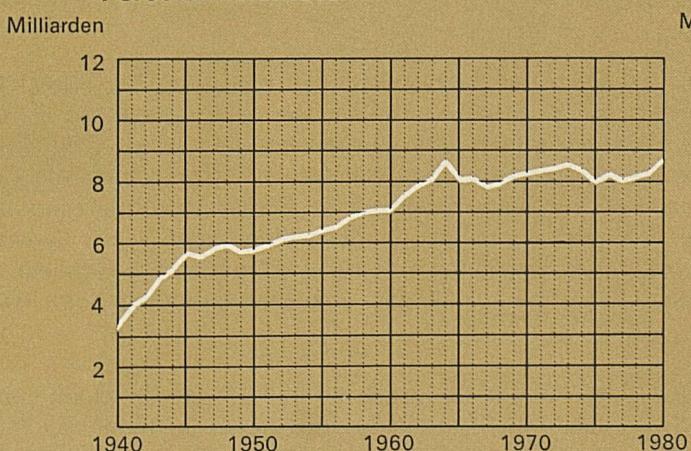


## Güterverkehr

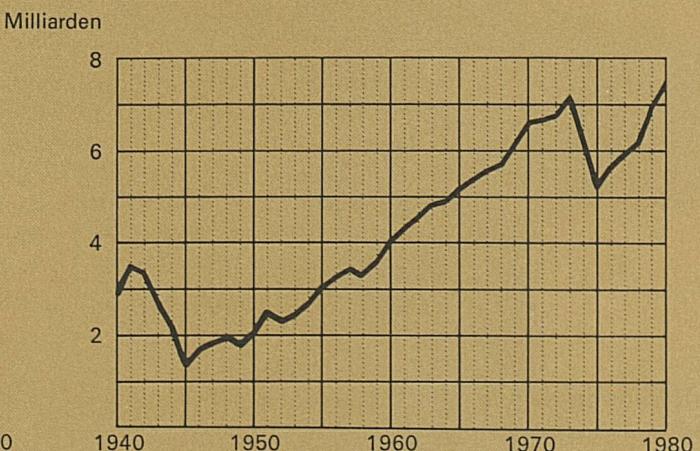
### Tonnen



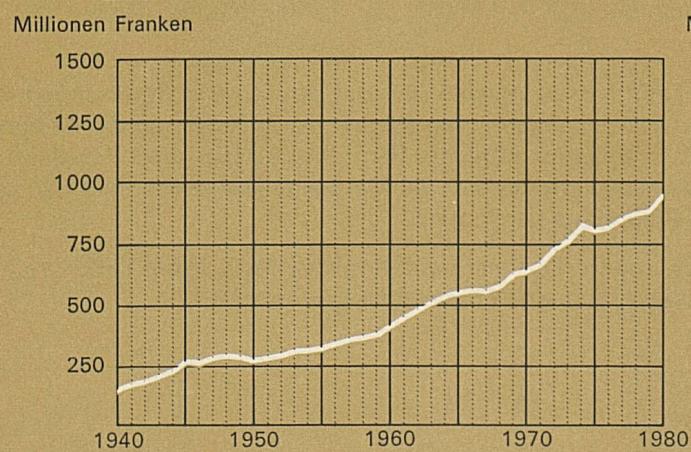
### Personenkilometer



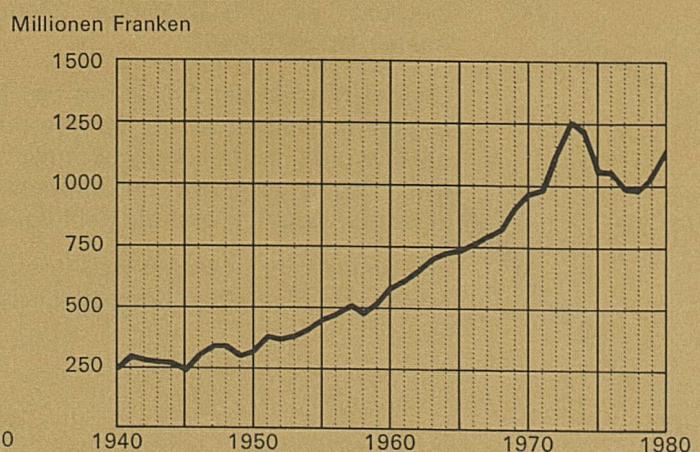
### Tonnenkilometer



### Einnahmen



### Einnahmen



Die Ausgabe durchgehender Streckenabonnemente für tägliche Fahrten zwischen Stationen konzessionierter Transportunternehmungen und jenen der SBB aufgrund des Kilometeranstosses wurde nochmals wesentlich erweitert. Für die Pendler wurden die Abonnemente damit verbilligt und der Bezug vereinfacht.

Zur Förderung der Bahnfahrten an die Ausstellung «Grün 80» in Basel und im Sinne einer allgemeinen Imagewerbung wurden besondere Fahrvergünstigungen gewährt. Im April 1980 wurde den Besuchern die gleiche Fahrpreismässigung wie den Besuchern der «MUBA» angeboten (20%), ab 1. Mai 1980 gelangten verbilligte Spezialbillette «Einfach für Retour» zur Abgabe. Gesellschaften und Jugendgruppen erhielten eine Fahrpreismässigung von 40%, Schulen und Gruppen Jugendlicher bis 16 Jahre eine solche von 70%.

Mit bedeutenden Reiseveranstaltern wurden wiederum Vereinbarungen getroffen, mit dem Ziel, diese organisierten Verkehre zu lenken und zu fördern. Mit der Reiseorganisation, die sich seit dem Sommer 1979 mit dem Gastarbeiterverkehr ab der Schweiz befasst, wurden im Berichtsjahr rund 260 000 Fahrten abgewickelt. Dank der gezielten und verstärkten Akquisition sowie einer guten Betreuung der Kunden unterwegs konnte der rückläufige Trend des Verkehrs nach Italien in eine leichte Zunahme umgewandelt werden. Im Transitverkehr brachten zwei bedeutende Reiseorganisationen rund 400 000 Gastarbeiter (+ 4%) auf die Bahn. Im Sektor Jugendreisen (bis 26 Jahre) buchten drei Verkaufs- und Vertriebsorganisationen annähernd 350 000 Transfahrten (+ 30%). Eine belgische Organisation verzeichnete rund 95 000 (+ 4%) Ferienreisende in Extrazügen nach der Schweiz.

Italienische Staatsangehörige, die aus familiären oder andern zwingenden Gründen ins Erdbebengebiet reisten, erhielten vom 26. November bis 15. Dezember 1980 Gratisbillette 2. Klasse für die schweizerischen und italienischen Strecken. Umgekehrt konnten Erdbebenopfer aus Italien ohne Fahrausweis bis zur schweizerischen Bestimmungsstation reisen. Der italienische Staat kommt für die Kosten auf.

Um das Fahrplanangebot in möglichst breiten Bevölkerungsschichten bekanntzumachen, wurden 42 verschiedene Städtefahrpläne mit 52 Abgangsbahnhöfen in einer Auflage von 1,6 Mio Exemplaren verteilt.

Grosse Werbekampagnen wurden für die Bekanntmachung der Bahnleistungen zur «Grün 80», der Flughafenlinie, der  $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnemente und des Wintersportverkehrs durchgeführt. Alle Haushaltungen erhielten den Faltprospekt «Meine Bahn à la carte», der über die Reichhaltigkeit des Fahrausweissortimentes orientiert. Im Zusammenhang mit der Tariferhöhung wurden ferner 2,8 Mio Tarifprospekte neu herausgegeben.

Zur weiteren Verbesserung der Entscheidungshilfen wurden die Studien über den Reisemarkt erneut ausgedehnt. So wurden nicht nur das im Jahre 1979 geschaffene Basisinstrument über das Reiseverhalten der Bevölkerung verfeinert und verbessert, sondern auch eine stattliche Anzahl von Untersuchungen über Sonderfragen durchgeführt. Die wichtigsten unter ihnen sind:

- Synthesebericht über Reiseverhalten und Einstellung verschiedener Kategorien von Bahnabonnementen,
- Studie über die Farbgebung des neuen Einheits-Personenwagens (EW IV)
- Untersuchung über die «Park and Ride»-Benutzer in Lenzburg
- Ergänzende Studie über das Marktsegment «Wintersportverkehr»
- Studie über das Benützungspotential von Telefonanlagen in den Städteschnellzügen
- Produkttest Doppelstockwagen im Zürcher Vorortsverkehr
- Erfolgskontrolle des Sonderangebots für Reisen zur «Grün 80» und
- Gesamtstudie über den Pendlerverkehr.

Mit der Bestellung von 75 Billettautomaten mit erweiterter Verkaufskapazität wurde ein weiterer Schritt in der Modernisierung des Fahrausweisverkaufs im Personenverkehr unternommen. Diese

Apparate sind für die Ausgabe von 100 Relationen zu je acht Billetsorten pro Verbindung gebaut. Sie weisen eine Einheit für die Restgeldverarbeitung und eine Annahmevorrichtung für Banknoten von 20 Fr. auf. Die Fahrausweise werden mittels eines Nadeldruckers gedruckt. Die Ablieferung dieser Billetautomaten beginnt im Herbst 1981. Als Standorte sind die wichtigsten Bahnhöfe und die Stationen auf der rechtsufrigen Zürichseelinie vorgesehen. Im westen wurden zehn einfache Billetautomaten für die Flughafenlinie Zürich bestellt.

### III. Güterverkehr

#### Verkehrs-entwicklung

Im ersten Halbjahr 1980 führte die günstige konjunkturelle Entwicklung in der Schweiz und in ihren Nachbarländern zu einem starken Wachstum des Transportvolumens der SBB. Der in Westeuropa gegen die Jahresmitte einsetzende Beschäftigungseinbruch und die Verlangsamung des Konjunkturauftriebes in der Schweiz haben aber im zweiten Semester auch im Güterverkehr der SBB deutliche Spuren hinterlassen. 1980 wurden gesamthaft 46,27 Mio t befördert oder 2,3 Mio t (5,2%) mehr als 1979. Im ersten Semester lag die Zuwachsrate noch bei 11,2%. Von der Wachstumsverlangsamung im zweiten Halbjahr wurde der gesamte Wagenladungs- und Stückgutverkehr betroffen.

Die 1980 beförderte Tonnage liegt noch um 2,9% unter dem bisherigen Rekordergebnis des Jahres 1973, übertrifft aber die Transportmenge des Jahres 1974 um rund 50 000 t.

Entwicklung des Güterverkehrs im Vergleich zum Jahre 1979 und zum Rekordjahr 1973:

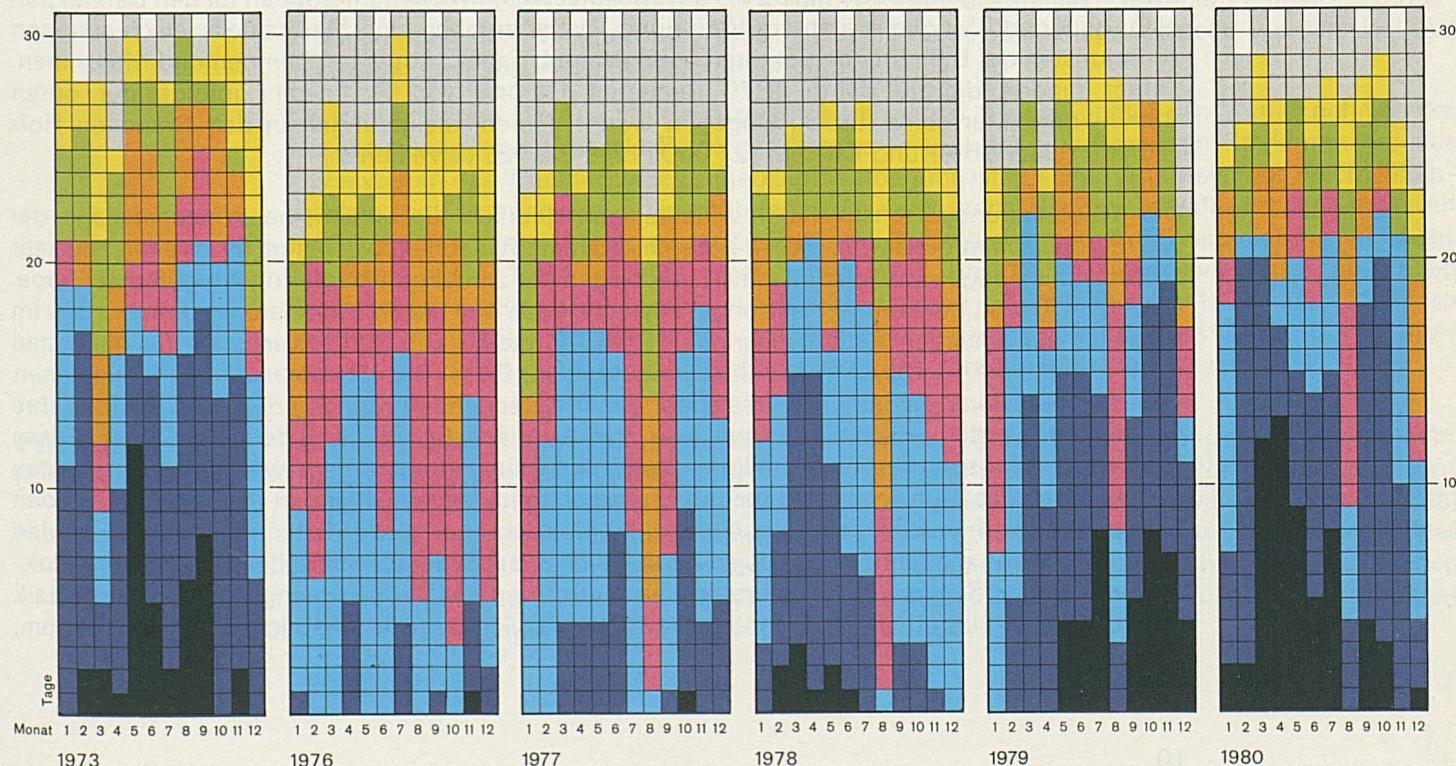
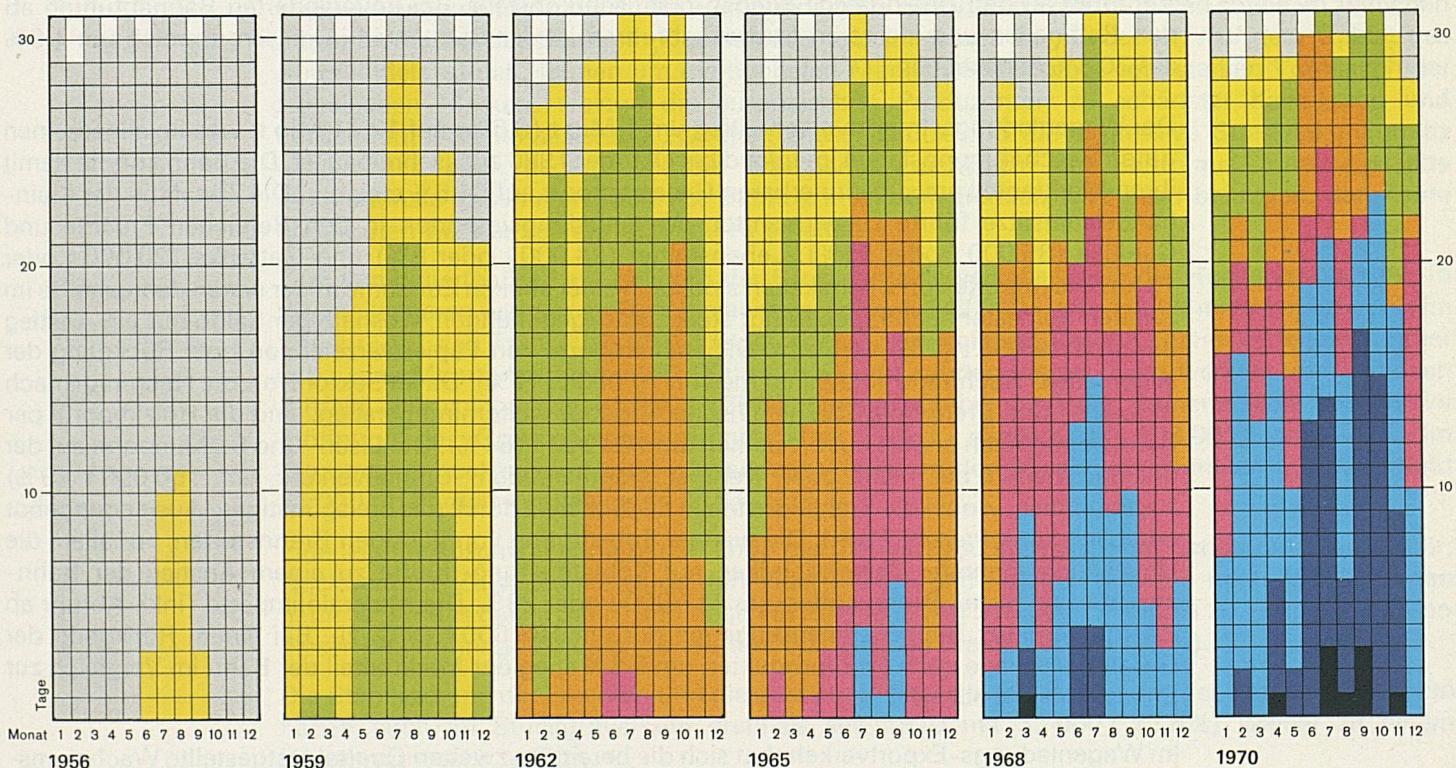
	1973 Mio t	1979 Mio t	1980 Mio t	Veränderung in Prozenten 1979–1980	Veränderung in Prozenten 1973–1980
Transportvolumen	47,64	43,98	46,27	+ 5,2	– 2,9
Wagenladungsverkehr	45,46	42,58	44,82	+ 5,3	– 1,4
– Binnenverkehr	18,28	16,76	16,93	+ 1,0	– 7,4
– Importverkehr	13,58	11,71	12,71	+ 8,6	– 6,4
– Exportverkehr	2,25	2,55	2,55	+ 0,2	+ 13,6
– Transitverkehr	11,35	11,56	12,63	+ 9,2	+ 11,3
davon kombinierter Verkehr	1,06	3,35	3,80	+ 13,5	+ 258,5
Stückgut	1,83	1,03	1,07	+ 3,6	– 41,5
Post	0,35	0,37	0,38	+ 3,5	+ 8,8

Der Wagenladungsverkehr hat von insgesamt 42,58 Mio t im Jahre 1979 um 5,3% auf 44,82 Mio t zugenommen. Dabei ist die Entwicklung im Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr sehr unterschiedlich.

Im Wagenladungs-Binnenverkehr kann lediglich eine Zunahme um 168 000 t (1,0%) ausgewiesen werden. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass im Jahre 1979 rund 310 000 t Huckepackverkehr statistisch als Binnenverkehr statt als Transitverkehr erfasst worden sind. In Wirklichkeit beträgt die Verkehrszunahme im Binnenverkehr somit 457 000 t (2,8%). Bei den einzelnen Branchen ist die Entwicklung unterschiedlich. So stieg bei den Lebensmitteln die Menge um 28 000 t (9%), bei den Getränken um 19 000 t (5%). Dies ist zum Teil auf die Steigerung der Kleinhandelsumsätze zurückzuführen. Bei den Zuckerrüben ergab sich eine Abnahme um 41 443 t (5%), was nicht überraschte, fiel doch auf das Jahr 1979 eine Rekordernte. Beim Industrieholz und Brennholz hat die Nachfrage das Angebot übertrffen; die transportierte Menge nahm um 81 000 t (21%) zu. Bei den Bindemitteln ist eine sehr hohe Zunahme, nämlich um

## Tagesleistungen im Güterverkehr auf der Gotthard-Bergstrecke

Übersicht über die täglich in beiden Richtungen geführten Bruttotonnen (Brt)



<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightgrey;"></span>	-40 000	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow;"></span>	40 000-49 999	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: green;"></span>	50 000-59 999	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: orange;"></span>	60 000-69 999	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: pink;"></span>	70 000-79 999	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: blue;"></span>	80 000-89 999	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: darkblue;"></span>	90 000-99 999	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: black;"></span>	100 000-109 999	Brt	<span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: lightgrey;"></span>	1 Tag
--	---------	---	---------------	--	---------------	---	---------------	---	---------------	---	---------------	---	---------------	--	-----------------	-----	--	-------

288 377 t (9%) zu verzeichnen; der Marktanteil der Schiene konnte von 51,4% im Jahre 1979 auf 52,6% verbessert werden. Die Mineralöltransporte (Binnenverkehr/Raffinerieabfuhren ohne Abfuhren ab den Rheinhäfen) blieben praktisch konstant. Bei unveränderten Bahnabfuhren ab den Raffinerien und kleineren Strassenabfuhren ist der Bahnanteil in diesem Bereich um 1,6% auf 70,8% angestiegen.

Der Wagenladungs-Importverkehr stieg um 1 Mio t (8,6%) auf 12,71 Mio t, was im allgemeinen guten Beschäftigungslagen im Inland bis Oktober 1980 zuzuschreiben ist. Die Bahn konnte damit ihren Marktanteil am substituierbaren Gesamtimport auf 54,5% steigern. Die Zunahme der Kleinhandelsumsätze führte zu vermehrten Wagenladungsimporten in den Bereichen Früchte und Gemüse (35 000 t oder 11%), Lebensmittel (24 000 t oder 8%) und Getränke (20 000 t oder 18%). Die Importe von Chemikalien sind nach einer starken Zunahme in der ersten Jahreshälfte im zweiten Semester nachfragebedingt stark zurückgegangen, weshalb per Saldo nur ein Anstieg um rund 19 000 t (2%) verbleibt. Die Bahnimporte von Papier verzeichnen trotz Rückgang der allgemeinen Nachfrage eine Zunahme von 70 000 t (17%). Da im Sektor Holz die Nachfrage nach Industrie- und Brennholz das inländische Angebot weiterhin überstieg, sind die Holzimporte per Bahn beträchtlich angestiegen, nämlich um 168 000 t (64%). Die Eisen- und Stahlimporte auf der Schiene haben bei mehr oder weniger stagnierendem Binnenverkehr um 150 000 t (9%) zugenommen, wobei die Stahlindustrie in der Schweiz durch das preisgünstigere Auslandangebot erheblich konkurrenzieren wird. Die weitere Substitution von flüssigen Brennstoffen, vor allem die Umstellung mehrerer Zementfabriken auf Kohlefeuerung, führte zu einem Anstieg der Bahnimporte von festen Brennstoffen um 117 000 t oder 23%. Die Mineralölimporte (inkl. Abfuhr ab Rheinhäfen) per Bahn nahmen dagegen nur um 188 000 t (6%) zu. Bei einem Rückgang der Gesamtnachfrage nach Erdölprodukten um 0,3% stieg der Marktanteil der Bahn im Vergleich zur Strasse um 1 % auf 57,2%.

Im Wagenladungs-Exportverkehr hat sich die bereits im zweiten Quartal festgestellte Wachstumsabschwächung der Auftragseingänge aus dem Ausland in der zweiten Jahreshälfte fortgesetzt. Die gesamten Exporte der Schweiz nahmen 1980 im Vergleich zum Vorjahr um 210 000 t (4,2%) zu, wobei die Mehrtonnage fast ausschliesslich auf der Strasse befördert wurde. Der Marktanteil der Bahn sank deshalb von 51,7% auf 49,8%. Weil die Transportquoten der Bahn nach Italien in der ersten Jahreshälfte 1980 um 50 bis 80% gekürzt werden mussten, standen für den Bahnexport nicht genügend Möglichkeiten zur Verfügung. Daher ergaben sich Marktanteilsverschiebungen zuungunsten der Bahn in den Sektoren Lebensmittel/Tabak, Altpapier/Lumpen und Maschinen. Ferner gingen die im Jahre 1979 forcierten Exporte von Betonstahl infolge der guten Binnenkonjunktur stark zurück. Dagegen waren Verkehrssteigerungen in den Branchen Holz (76 000 t oder 15%) und Chemie (27 000 t oder 8%) zu verzeichnen.

Der Wagenladungs-Transitverkehr widerspiegelt deutlich die allgemeine Wirtschaftslage der westeuropäischen Länder. In diesen hat sich das reale Wirtschaftswachstum im zweiten Halbjahr 1980 deutlich abgeschwächt, in erster Linie wegen der zurückgehenden Konsumgüternachfrage. Betrug im Transit der kumulierte Mengenzuwachs nach den ersten Monaten des Jahres 1980 im Vergleich zur analogen Vorjahresperiode 18,5%, so stellte sich die Zuwachsrate für die ersten neun Monate auf 14,5% und am Jahresende noch auf 9,2%. Das Verkehrsaufkommen im ersten Semester war derart bedeutend, dass sogar die entsprechenden Mengen der Vorrezessionsjahre übertroffen wurden. Besonders stark war der Aufwärts-Boom im Siderurgie-Sektor. Diese Massengütertransporte, grösstenteils in Blockzügen ausgeführt, trugen wesentlich zum guten Abschneiden des Transitverkehrs bei, obschon namhafte Verkehrsmengen nach Italien von den Bahnen wegen Transportschwierigkeiten leider nicht übernommen werden konnten und an den Seeweg verloren gingen. Dies ist umso bedauerlicher, als in der europäischen Siderurgieproduktion im zweiten Semester eine Schrumpfung eintrat und die Verkehrsmengen der Bahnen stark abnahmen. Im Schrottverkehr konnten die SBB die Marktanteile erfreulicherweise behaupten,

obschon unter den nördlichen Herkunftsprovenienzen Verschiebungen stattgefunden haben. Im Früchte- und Gemüseverkehr Süd-Nord machte der Aufwärtstrend des Vorjahres leider einer starken Abnahme Platz, die in der wetterbedingten geringeren Ernte in Italien sowie im zeitlichen Zusammenfallen der Ernten in Deutschland und im Süden begründet ist. Auf dem Gebiet des Autohandels ist das Rennen um die höchsten Marktanteile geprägt vom starken Vormarsch der japanischen Marken, welche die europäischen Produzenten zu schärfster Kalkulation und konsequenter Rationalisierung zwingen. Dieser Druck und die aggressive Strassenkonkurrenz wirken sich auch negativ auf die erzielbaren Frachtsätze der Bahn aus. Eine verstärkte internationale Zusammenarbeit der Bahnen in diesem Bereich wird dazu beitragen, den heute noch guten Marktanteil der Schiene zu erhalten.

Zum kombinierten Verkehr gehören der Grosscontainerverkehr sowie der Huckepackverkehr. In diesem letzteren wurden im Berichtsjahr gesamthaft 142 000 t oder 10,7% mehr befördert als im Vorjahr. Auf den Transitverkehr (direkter Transit und Relation Basel–Lugano–Vedeggio) entfiel dabei eine Mehrtonnage von 221 000 t (26%) und auf den Import/Exportverkehr von und nach Birrfeld eine solche von 24 000 t (35%). Demgegenüber ging der Binnenverkehr wegen der Eröffnung des Gotthardstrassentunnels stark zurück, nämlich um 103 000 t oder 29%. Im Kurzstreckenhuckepack Altdorf–Cadenazzo wurden in den letzten vier Monaten nur noch rund 25 000 t befördert (Vorjahr rund 118 000 t).

Eine leichte Abschwächung gegen Ende des Jahres 1980 erlitt auch der Grosscontainerverkehr: Nachdem die Zuwachsrate Mitte Jahr noch 25,9% und nach 9 Monaten noch 19% betragen hatte, ist für das ganze Jahr 1980 noch ein Zuwachs von 310 000 t (15,3%) zu verzeichnen. Von dieser Mehrtonnage entfielen rund 205 000 t auf den Transitverkehr (15%).

Die Stabilisierung der Frachten und die gute konjunkturelle Entwicklung in der ersten Jahreshälfte haben auch im Stückgutverkehr erstmals seit 1970 mit 37 000 t (3,6%) wieder zu einem Verkehrszuwachs geführt.

## **Ertrag**

Der Gesamtertrag aus dem Güterverkehr erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 94,3 Mio Fr. oder 9,1% auf 1128,9 Mio Fr. Der Mehrertrag fällt zum überwiegenden Teil auf den Wagenladungsverkehr (71,3 Mio Fr.). Der Stückgutverkehr weist einen Ertragszuwachs von 3,6 Mio Fr. aus. Der Ertrag aus dem Postverkehr ist um 19,4 Mio Fr. höher ausgefallen, weil die Postbeförderungsentschädigung mit Wirkung ab 1980 auf eine neue Grundlage gestellt worden ist und Nachzahlungen aus früheren Perioden erfolgten.

Die Bestrebungen, die Frachterträge zu erhöhen, gingen in zwei Richtungen: Zurücknehmen der Frachtermässigungen, die als Folge der Rezession und des zunehmenden Konkurrenzdruckes sowie wegen des Wechselkurses zugebilligt werden mussten sowie Anpassen der Frachtvereinbarungen an Teuerung oder Preiserhöhungen der Konkurrenz. Der Zuwachs des Ertrages stellt sich auf 9,1% und ist damit höher als der Zuwachs bei der Verkehrsmenge. Im Vergleich zu 1973 liegt der Ertrag von 1128,9 Mio Fr. aber immer noch um 10,3% unter jenem des bisherigen Rekordjahres. Stellten sich die mittleren Nettoeinnahmen je Tonne im Jahre 1973 auf Fr. 26.41, so erreichten sie im Berichtsjahr erst Fr. 24.40. Dieser Vergleich zeigt, dass es den SBB im Güterverkehr noch nicht gelungen ist, die Ertragskraft des Jahres 1973 wieder zu erreichen.

## **Verkaufs-förderung**

Im Verkaufsbereich Schweiz setzte sich die im Vorjahr begonnene Steigerung der Transportnachfrage bei unvermindertem Konkurrenzdruck fort. Die Konkurrenz diktierte vor allem strenge Anforderungen an die Leistungsqualität. Durch das steigende Kostenniveau waren der Profitabilität der Gütertransportleistungen weiterhin enge Grenzen gesetzt. Den grossen Anstrengungen des Verkaufs ist es vor allem zuzuschreiben, dass die Wagenladungspreisvereinbarungen angehoben werden konnten, und zwar differenziert nach Branchen. Erstmals seit 1974 überstieg der Ertragszuwachs den Mengenzuwachs.



Die Verkaufsziele konnten dank verstärkter Marktbearbeitung insgesamt und nach Branchen voll erreicht werden. Überdurchschnittlich liegen die Zuwachsraten in den Branchen Lebensmittel, Früchte/Gemüse, Getränke, Papier, Holz, Bindemittel, Eisen/Stahl, Chemie, Mineralöl und Kohle. In Einzelfällen ist damit – wie z.B. im Segment Zement – eine Vergrösserung des Marktanteils verbunden. Gesamthaft ist es gelungen, die Marktanteile zu halten.

Im Rahmen der Förderung der Anschlussgleise konnten über die bestehenden Gleisanschlüsse 480 000 Jahrestonnen Mehrverkehr gewonnen werden. Konkrete Aussagen über weitere Erfolge aus der Werbung und Beratung von Anschlussgleisinteressenten sind erst mittel- oder langfristig möglich.

Die ermässigten Preise der Aktion Stückgut wurden auf Ende 1980 aufgehoben. Das auf den 1. Januar 1981 in Kraft getretene neue Preis- und Vereinbarungssystem ist besser auf den Wettbewerb ausgerichtet, soll zur Erhaltung des Verkehrsvolumens beitragen und per 1981 teuerungsbedingte Mehreinnahmen bringen.

Weil im Rahmen der Servicekette Güterverkehr dem Lagerhausgeschäft wachsende Bedeutung zukommt, wurden die Verkaufsanstrengungen in diesem Bereich verstärkt. Im Schaffhauser Herblingertal ist in Zusammenarbeit mit interessierten Spediteuren und der Stadt Schaffhausen ein rückwärtiges Lager-, Umschlags- und Zollbehandlungszentrum im Bau, um heute über die Strassenzollämter Bargen und Thayngen abgewickelte Verkehre auf die Bahn zu ziehen. In Romanshorn wurden die Anstrengungen, zusammen mit Importeuren und Spediteuren ein Dienstleistungszentrum mit Lagerhaus, Silo und Mehrzweckhalle zu errichten, weitergeführt. Von der Oberzolldirektion ist die Bewilligung zum Betrieb eines Zollfreilagers eingegangen. In Brig kommen die Arbeiten zur Gründung der Lagerhaus, Umschlag und Zollfreilager AG Brig und zum Wiederaufbau des abgebrannten Lagerhauses zügig voran.

Zum «Verkauf Ausland»: Die Tarife der umliegenden Länder wurden, wie schon in den vergangenen Jahren, laufend an die allgemeine Teuerung angepasst. Diese Situation, aber auch das stabile bzw. eher sinkende Niveau des Schweizerfrankens, erlaubte den SBB, den auf 1. Januar 1976 eingeführten 10%igen Tarifabschlag in den Transit- und Import/Exporttarifen auf Januar 1980 aufzuheben. Die Rücknahme dieses Abschlages, der wegen der Rezession und dem kontinuierlich ansteigenden Wert des Schweizerfrankens erfolgte und nur provisorischen Charakter hatte, ist nicht als Tariferhöhung, sondern als Wiederherstellung der früheren Tarifsituation zu verstehen. Von der Rücknahme dieses Tarifabschlages ist der Schrottverkehr im Transit ausgeklammert worden.

Dank dieser Frachtkorrektur und auch wegen der infolge teureren Brennstoffen leicht angehobenen LKW-Preise konnte eine günstige Entwicklung der Ertragslage erreicht werden. Dies vor allem im Transit, der gegenüber 1979 eine effektive Nettofrachtmehreinnahme von 15,5% verzeichnete. Erstmals erreichten die Erträge des internationalen Güterverkehrs, bei allerdings gestiegener Teuerung, wieder annähernd die Höhe der Vorrezessionsjahre.

Nach wie vor kommen bei den Verkehrsergebnissen die starke Auslandabhängigkeit sowie die enge Verknüpfung mit dem internationalen Markt zum Ausdruck. Als Staatsbahn mitten in Europa können sich die SBB den jeweiligen internationalen Wettbewerbs- und Währungssituationen nicht entziehen. Die Stellung der SBB im internationalen Transportbereich wird weiterhin stark durch die sehr angriffige Umfahrungskonkurrenz auf Strasse, Schiene und auf dem Seeweg beeinflusst.

In rechtlicher Hinsicht war das Berichtsjahr durch eine wichtige Reform des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes gekennzeichnet. Das Übereinkommen über den Frachtverkehr und auch dasjenige über den Personen- und Gepäckverkehr wurden an einer im Mai in Bern abgehaltenen Konferenz sowohl im Aufbau als auch im Gehalt revidiert und zu einem einzigen

---

#### Huckepack

Die Bahn entlastet die Strasse. Auch schwere Sattelschlepper bieten keine Verladeprobleme . . .

Dokument vereinigt. Dieses neue Übereinkommen, das nun ins Ratifikationsverfahren geht, wird ein modernes, geschmeidigeres Rechtsinstrument darstellen, welches sowohl die Eisenbahnen als auch die Kundschaft zufriedenstellen dürfte.

## IV. Produktion

### Produktion im Reiseverkehr

Bei den Reisezügen betragen die Betriebsleistungen im Berichtsjahr 66,931 Mio Zugskilometer, während es im Vorjahr 65,186 Mio waren. Die Zugskilometer pro Tag nahmen von 178 592 im Jahre 1979 auf 182 872 km zu (2,40%). Die Mehrleistungen sind zum Teil auf die Inbetriebnahme der Flughafenlinie Zürich zurückzuführen. Um Verkehrsspitzen zu bewältigen und besondere Transportwünsche zu entsprechen, wurden 10 584 Extra- und Entlastungszüge geführt, und zwar 3532 im internationalen sowie 7052 im internen Verkehr; im Vorjahr waren es 10 669 Züge (3758 im internationalen und 6911 im internen Verkehr).

Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz (EFK), die im September unter dem Vorsitz der SBB in den Haag tagte, legte die Fahrpläne und Zugskompositionen für die Zweijahresperiode vom Sommer 1981 bis Frühjahr 1983 fest. Die Delegation der SBB benützte diesen Anlass auch, um mit den Nachbarbahnen die mit der Einführung des Neuen Reisezugkonzepts NRK (Taktfahrplan) auf den 26. Mai 1982 erforderliche Neugestaltung der internationalen Fahrpläne zu besprechen.

Am 1. Juni 1980 wurde der Flughafen Zürich an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die neue Linie wird täglich von 94 Reisezügen bedient (56 Schnellzüge und 38 Regionalzüge). Im Tagesdurchschnitt wurden im Flughafenbahnhof 6000–8000 Reisende gezählt. Mit der Einführung des NRK wird das Angebot auf der Flughafenlinie wesentlich verbessert; stündlich werden fünf Züge in jeder Richtung verkehren (täglich 160 Züge).

Um den Besuchern der Ausstellung «Grün 80» in Basel die Reise mit der Bahn zu erleichtern, wurde in der Nähe des Ausstellungsgeländes ein besonderer Ausstellungsbahnhof erstellt. Auf diese Weise konnten die 740 Extra- und Entlastungszüge über die Verbindungsleitung «Juraschlaufe» direkt zu diesem Bahnhof und damit praktisch vor den Eingang der Ausstellung geleitet werden. Ferner verkehrten zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und «Grün 80» im 20-Minuten-Takt besondere Pendelzüge.

Das 1979 eingeführte Fly-Gepäck (direkte Abfertigung ab Abgangsstation nach dem Ziel-Flughafen) wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Auf den 1. Juni wurde die Zahl der Abfertigungsstellen von 12 auf 19 erhöht, um das Angebot und auch die Gewährleistung der Sicherheitsbestimmungen in einem Grossversuch während der verkehrsreichen Sommermonate zu testen. Vom Juni bis September wurden mehr als 23 000 Gepäckstücke nach Zürich Flughafen transportiert und dort der Swissair zur Weiterbeförderung übergeben. Gestützt auf die guten Erfahrungen beschlossen SBB und Swissair Anfang September, die durchgehende Fluggepäckabfertigung definitiv in das Angebot aufzunehmen und ab 1. Dezember den Flughafen Genf sowie weitere 38 in touristischen Regionen gelegene Abfertigungsstellen miteinzubeziehen. Vom 1. Februar 1981 an werden die Flugreisenden ihr Gepäck bei insgesamt 72 Abfertigungsstellen der SBB, der Privatbahnen sowie des PTT-Automobilbahnnetzes direkt nach Flugzielen in Europa und Übersee aufgeben können. Fly-Gepäck kann von 51 dieser Stellen nur über Zürich und von 10 Stellen nur über Genf abgefertigt werden; bei 11 im Einzugsgebiet beider Flughäfen liegenden Stellen ist eine Abfertigung sowohl über Genf als auch über Zürich möglich.

### Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich

Am 29. Mai 1980 war es soweit, dass der Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Herr Bundesrat Schlumpf, die neue Flughafenlinie mit dem unterirdischen Flughafenbahnhof feierlich eröffnen konnte, und am 1. Juni 1980 erfolgte dann die eigentliche Betriebsaufnahme.







Bei den Reisegeschwindigkeiten traten im Berichtsjahr keine nennenswerten Änderungen ein. Dagegen können auf den 31. Mai 1981 mit der Inbetriebnahme der neuen Strecke Olten–Rothrist die Reisezeiten über diese Strecke um 4 Minuten verkürzt werden. Die Städteschnellzüge Zürich–Bern, welche gegenwärtig eine Fahrzeit von 83 Minuten aufweisen, werden dank dieser Entflechtung des Verkehrsknotens Olten und des Wegfalls des Umweges über Aarburg–Oftringen mit dem Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1981 nur noch eine Fahrzeit von 79 Minuten benötigen. Die Reisegeschwindigkeit wird damit von gegenwärtig 88 km/h auf 91 km/h steigen. Auf den Fahrplanwechsel 1982 wird die Fahrzeit dieser Züge mit kleineren Streckenverbesserungen sowie leicht erhöhten Kurvengeschwindigkeiten nochmals um 6 Minuten auf 73 Minuten reduziert. Weitere Fahrzeitreduktionen sind kaum mehr möglich, weil das Streckennetz zum überwiegenden Teil im letzten Jahrhundert angelegt worden ist und die zahlreichen Kurven nur beschränkte Geschwindigkeiten zulassen. Wesentlich höhere Reisegeschwindigkeiten ließen sich nur durch den Bau neuer Linien erzielen.

Auf der elektronischen Platzreservierungsanlage der SBB wurden 1,777 Mio Sitz- und Schlafwagenplätze gebucht (rund 14 000 oder 0,8% mehr als 1979); damit wurde ein neuer Höchstwert erreicht.

## **Produktion im Güterverkehr**

Bei den Güterzügen stellten sich die Betriebsleistungen im Berichtsjahr auf insgesamt 28,990 Mio Zugkilometer, im Vorjahr auf 28,995 Mio. Interessant ist ein Vergleich mit den Produktionsleistungen im Jahr 1974, dem letzten Jahr vor dem Eintritt der Wirtschaftsrezession. Die Betriebsleistungen 1980 haben gegenüber jenem Jahr, als 29 944 Mio Zugkilometer verzeichnet wurden, um 3,2% abgenommen. Bei den aufgewendeten Zugsstunden beträgt die Reduktion sogar 14,2%. Demgegenüber haben die beförderten Gütertonnen im Vergleich zu 1974 um rund 62 000 oder 0,1% und die Gütertonnenkilometer um rund 0,38 Milliarden oder 5,4% zugenommen. Mit einem wesentlichen geringeren Aufwand konnte somit ein beträchtlicher Mehrverkehr bewältigt werden, worin eine erfreuliche Produktivitätssteigerung liegt.

Im Güterverkehr nach Italien sind neue Rekord-Betriebsleistungen zu verzeichnen. Mit 28,5 Mio Brt konnten am Gotthard und mit 8,3 Mio Brt am Simplon die bisherigen Höchstwerte des Jahres 1972 leicht übertroffen werden, obschon in der Übernahme der Lasten an der Südgrenze zeitweise Schwierigkeiten auftraten. Zum erfreulichen Ergebnis hat vor allem die vermehrte Führung von Ganzzügen nach Italien beigetragen; insgesamt waren es 4925 solche Züge oder 1381 Züge (39%) mehr als 1979. Auf der Gotthardlinie wurden oft ausserordentlich hohe Tagesleistungen erbracht; das bisher grösste Tagesaufkommen in beiden Richtungen wurde am 30. Mai mit 114 600 Brt (nur Güterverkehr) erreicht, und im Nord-Südverkehr allein war am 23. April mit 72 010 Brt ein neuer Tageshöchstwert zu verzeichnen (vgl. statistische Übersichten, Seite 9).

Der Güterwagenpark war im ersten Halbjahr besonders stark beansprucht. Einige Engpässe in der Wagenstellung waren vor allem auf lange Ausbleibezeiten der nach Italien abgerollten Wagen zurückzuführen.

Der Kohleimport nahm gegenüber dem Vorjahr um mehr als die Hälfte zu. Die Transporte ab den Basler Rheinhäfen konnten mit dem verhältnismässig kleinen Bestand an Spezialwagen dank sorgfältiger Planung sowie enger Zusammenarbeit mit den Umschlagsfirmen und den wichtigsten Abnehmern ohne ernste Schwierigkeiten abgewickelt werden.

Um den Wagenbedarf für die Zuckerrübentransporte besser decken zu können, beanspruchten die SBB von den acht anderen Bahnen der EUROP-Güterwagengemeinschaft eine Wagenhilfe. Der bisher sieben Wagentypen umfassende Gemeinschaftspark wird seit Mai 1980 durch die Umzeichnung von vier weiteren Wagentypen in EUROP-Wagen laufend erweitert. Nach Abschluss der Umzeichnung im Mai 1982 und nach Zurückziehung von Wagen älterer Bauart werden die Mitgliedsbahnen rund 340 000 Güterwagen der gemeinschaftlichen Bewirtschaftung zugeführt haben. Der Anteil der SBB wird dann 12 000 Wagen, oder fast die Hälfte ihres Güterwagenparks betragen.