

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1983)

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: 01.02.2026

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

Verkehr und Produktion

Die Weltwirtschaft stand 1983 weiterhin im Zeichen der Rezession. Wie in den vergangenen drei Jahren stagnierte die Produktion in den meisten Industrie- und Entwicklungsländern. In den USA waren jedoch in der zweiten Jahreshälfte deutliche Zeichen einer Belebung zu erkennen.

Auch die schweizerische Wirtschaft litt unter ungünstigen aussenwirtschaftlichen Verhältnissen. Die Entwicklung in den USA und in Kanada wirkte sich nur zögernd auf Westeuropa und die Schweiz aus. Das reale Bruttosozialprodukt dürfte 1983 auf dem Vorjahresniveau verblieben sein. Die Jahresteuereung betrug 2,9% und bildete sich somit gegenüber 1982 leicht zurück. Real, dh unter Berücksichtigung der Inflationsdifferenzen, betrug die mittlere Frankenauftwertung etwa 4%, was sich vor allem bei den Güterverkehrseinnahmen der SBB negativ auswirkte. Die schlechten äusseren Voraussetzungen trugen massgeblich dazu bei, dass die schweizerischen Exporte von Gütern und Dienstleistungen das Vorjahresniveau real nur geringfügig überschritten. Die Importe nahmen hingegen, nach dem in den beiden Vorjahren eingetretenen Rückgang, um ungefähr 4% zu.

Im vergangenen Jahr wurden weitere 37 km Nationalstrassen fertiggestellt. Mit insgesamt 1 324 km ist das Nationalstrassennetz nun zu rund 72% ausgebaut. Die Investitionen des Bundes, der Kantone und der Gemeinden für den Neubau und Ausbau von Strassen sind seit vielen Jahren etwa vier- bis fünfmal so hoch wie die Investitionen für Ausbau und Erneuerung des schweizerischen Schienennetzes. Daraus resultiert eine wesentliche Verschlechterung der Wettbewerbssituation der Bahnen.

Der Motorfahrzeugbestand veränderte sich im Vergleich zum Vorjahr wie folgt: Personenwagen + 1,9%, Kleinbusse/Autobusse - 0,8%, Last- und Lieferwagen + 6,6%. Der Motorisierungsgrad der schweizerischen Bevölkerung erreichte einen Höchststand: auf 2,6 Einwohner stand 1 Personenwagen in Betrieb (1970: auf 4,5 Einwohner 1 PW), und fast auf jeden zweiten Einwohner entfiel 1 Motorfahrzeug.

Die Nutzlast der Last- und Lieferwagen erhöhte sich insgesamt um 3,8%. Besonders stark nahm die Strassentransportkapazität in den Kategorien bis 3000 kg zu (1 501 - 3 000 kg : + 12,1%). Der Konkurrenzkampf im Strassentransportgewerbe, aber auch zwischen Strasse und Schiene dürfte sich bei wachsender Kapazität einerseits und stagnierender Transportmenge anderseits weiterhin verschärfen. Die Zahl der mit ausländischen Autocars einge-reisten Personen nahm 1983 um 3% zu.

Nachdem das Flugpassagieraufkommen der Landesflughäfen 1982 stagniert hatte, nahm es im Berichtsjahr wieder leicht zu. Die Nachfrage entwickelte sich unterschiedlich. Während sie auf den Mittel- und Langstrecken weiter stieg, bildete sie sich auf den schon seit Jahren unterschiedlich ausgelasteten Europastrecken weiter zurück. Vor allem die Verbindung Genf - Paris verzeichnete wegen der Konkurrenz des Train à Grande Vitesse (TGV) eine deutliche Einbuße. Der auch im Konkurrenzbereich der Bahn liegende Linienverkehr mit Kleinverkehrsflugzeugen auf Nebenstrecken dehnte sich dagegen weiter aus. So nahm das Passagieraufkommen der Crossair - auch dank Uebernahme gewisser Leistungen von der Swissair - im Vorjahresvergleich um 43% zu.

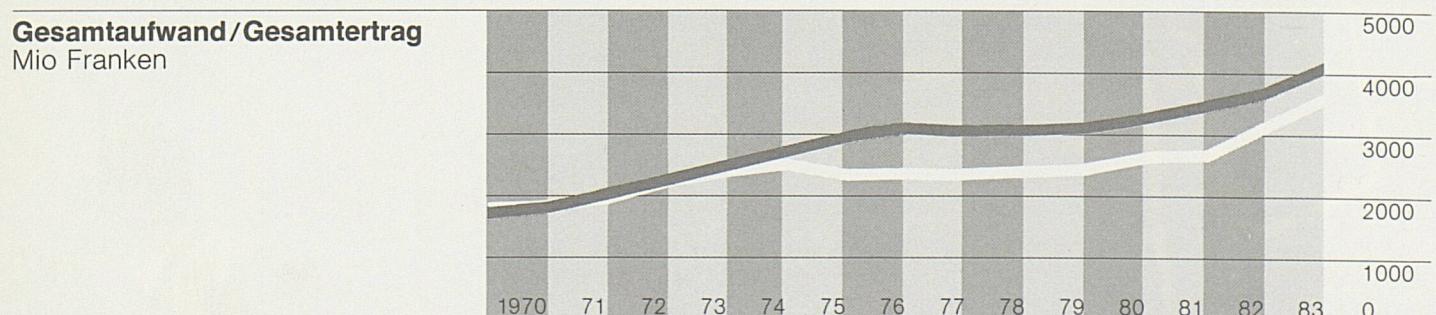
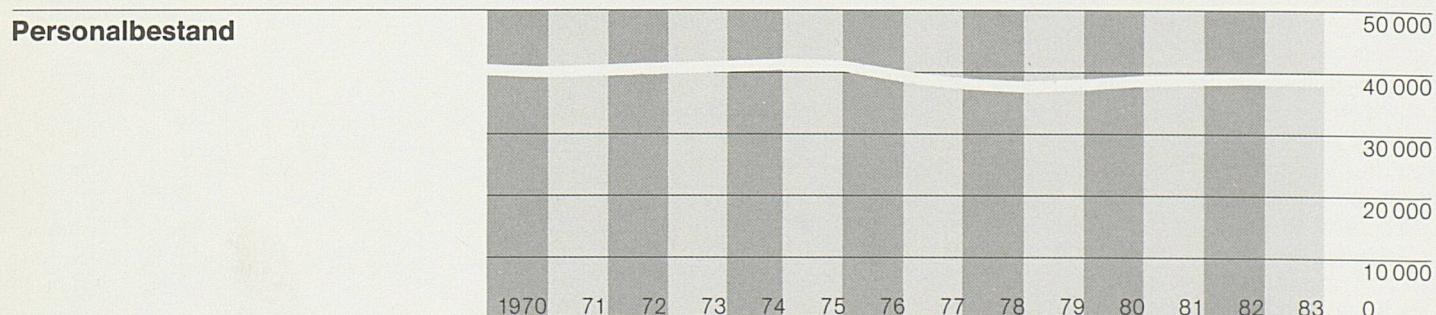
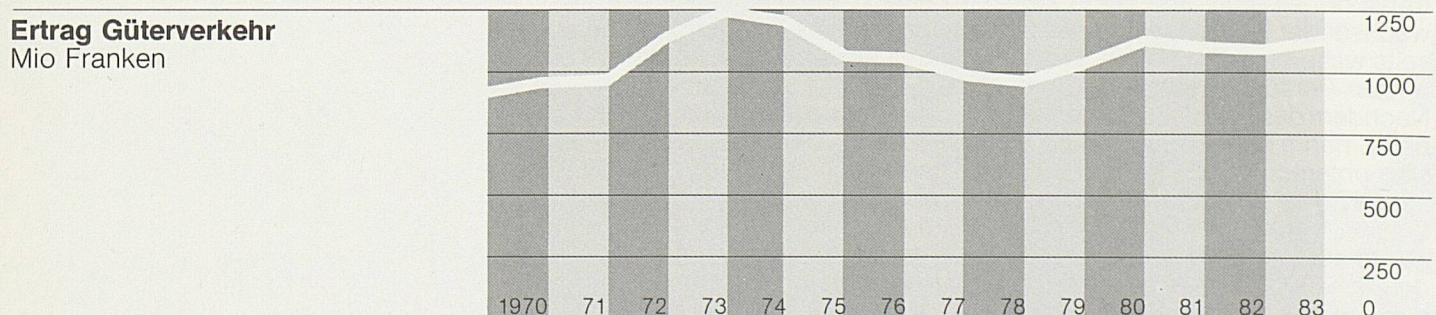
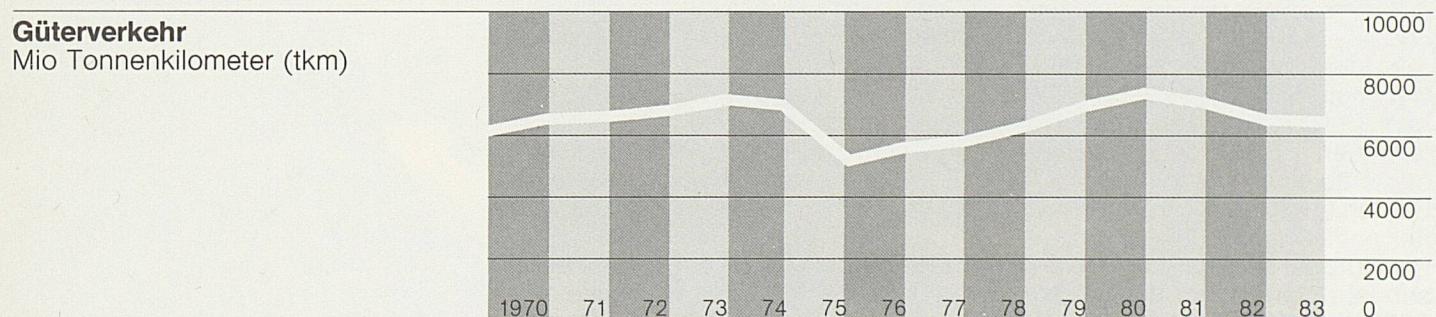
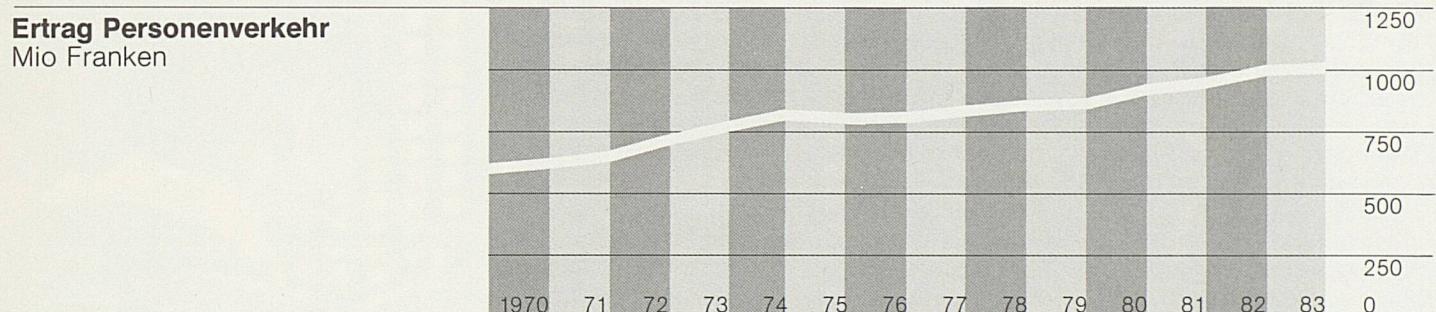
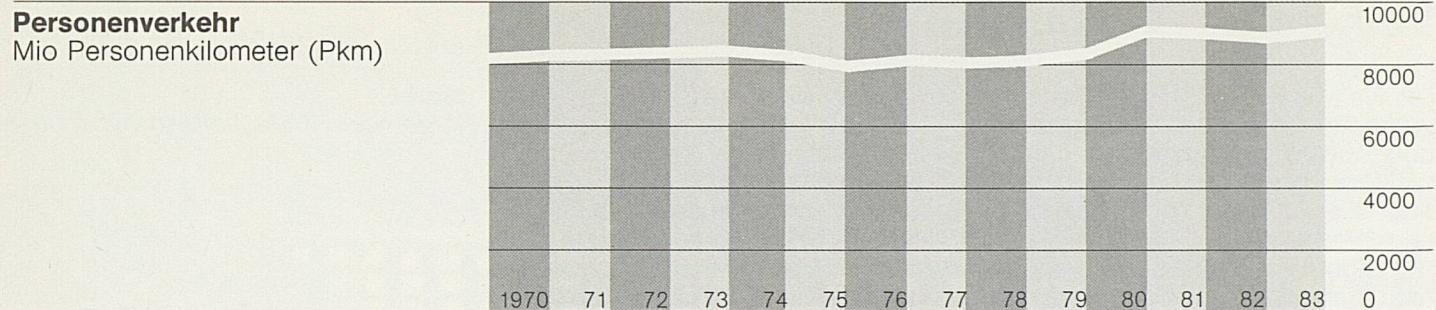
In den Rheinhäfen stieg im Gegensatz zu 1982 der Güterumschlag um 10,7%, schwergewichtig bedingt durch starke Mineralölimporte. Der Anteil der Bahn an der Abfuhr der Güter verblieb zwar tonnenmäßig auf dem Vorjahresniveau; der Prozent-Anteil bildete sich dagegen von 62% (1982) auf 59,1% (1983) zurück.

Im Fremdenverkehr ging die Zahl der Logiernächte 1983 um 2% zurück (Schweizer - 1,5%, Ausländer - 2,5%). Angesichts der sich nur langsam durchsetzenden Konjunkturerholung und des starken Schweizerfrankens darf frequenzmäßig von einem befriedigenden Jahresabschluss gesprochen werden. Dies um so mehr, als das Ergebnis 1983 um 6% über dem durch-schnittlichen Niveau der vorangegangenen zehn Jahre liegt und nach 1981, 1982 und 1980 dem viertbesten Stand entspricht.

Markt

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

Verkehrswesen



Entwicklung des Personenverkehrs 1983 der SBB im Vergleich zum Vorjahr

	Mengen Mio Pers.	%	Leistungen Mio Pkm.	%	Erträge Mio Fr.	%
Total Personenverkehr	217,2	+ 0,1	9001	+ 0,4	1088,2	+ 7,5
Binnenverkehr	206,9	- 0,1	7311	- 0,4	804,3	+ 7,2
- Einzelreisen	77,3	- 2,2	3191	- 2,2	484,1	+ 5,7
- Gruppenreisen	6,1	- 2,7	525	- 4,0	43,3	+ 3,6
- Geschäfts-/tourist. Abonnemente	10,2	- 11,0	1112	- 5,1	112,0	+ 6,9
- Streckenabonnemente	113,3	+ 2,7	2483	+ 5,2	164,9	+ 13,3
Internationaler Verkehr	10,3	+ 4,0	1690	+ 4,0	262,1	+ 8,7
Gepäck	-	-	-	-	17,8	+ 6,3
Begleitete Motorfahrzeuge	-	-	-	-	4,0	- 2,3

Im Jahre 1983 konnten im Personenverkehr die Verkehrsleistungen um 33 Mio Personenkilometer (Pkm) und die Verkehrsmenge um + 0,2 Mio Personen erhöht werden. Im Binnenverkehr setzten die SBB 32 Mio Pkm weniger ab als im Vorjahr, und die Bahnleistungen wurden von 0,2 Mio weniger Reisenden in Anspruch genommen. Die positive Entwicklung bei den Streckenabonnementen vermochte dabei den Rückgang bei den übrigen Fahrausweisgruppen nicht ganz wettzumachen.

Bei den Gruppenreisen wirkten sich Rezession und Carkonkurrenz negativ auf die Nachfrage nach Bahnleistungen aus.

Die Aufhebung des Nettabonnementes führte zu einer Verlagerung von den Geschäfts- und touristischen Abonnementen zu den Streckenabonnementen. Zum guten Ergebnis der Streckenabonnemente trug auch die Einführung des Jahresabonnementes Serie 12 (tägliche Fahrten auf bestimmten Strecken) bei; davon wurden bis Ende Dezember über 10 000 Stück verkauft. Das Verkaufsziel war damit voll erreicht.

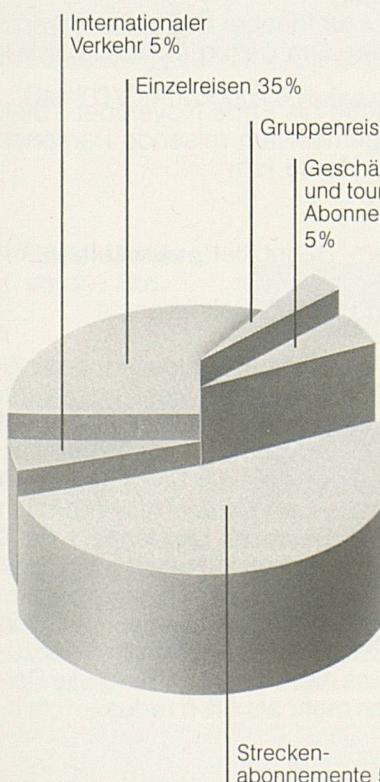
Im internationalen Verkehr nahmen die Verkehrsleistungen um 65 Mio Pkm und die Verkehrsmenge um 0,4 Mio Personen zu.

Bei den «Begleiteten Motorfahrzeugen» setzte sich der seit 1981 zu beobachtende Rückgang der Zahl beförderter Autos in allen Verkehren fort: Simplon – 5%, Auto im Reisezug – 19%, Fährverkehr Bodensee – 5%.

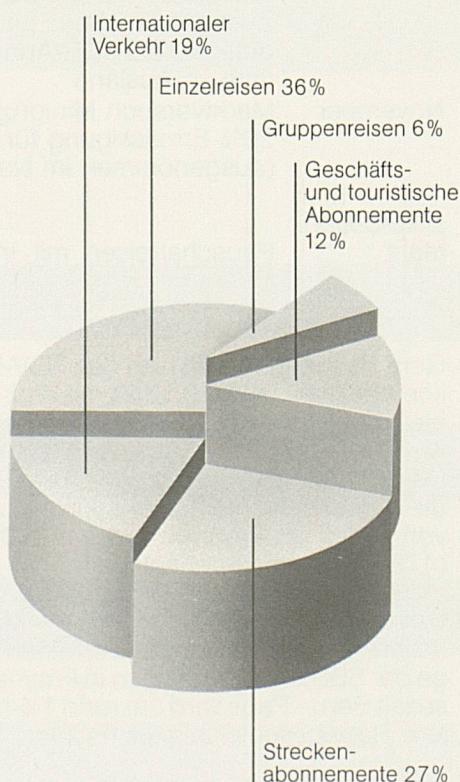
Personenverkehr

Verkehrsentwicklung

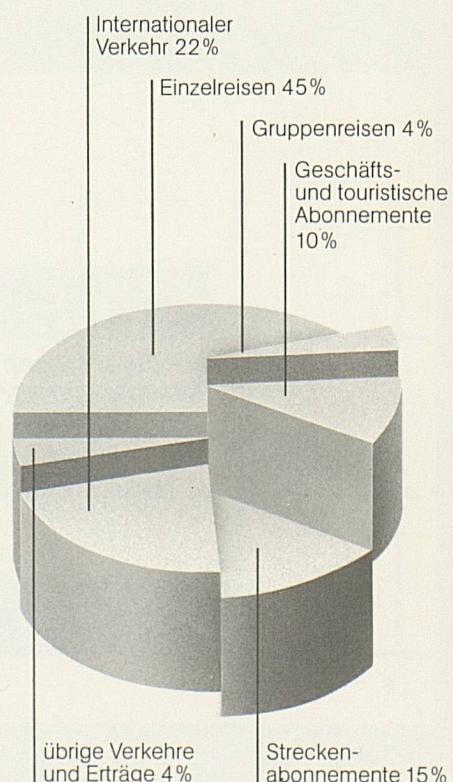
Verkehrsmenge Personen



Verkehrsleistung Personenkilometer



Verkehrsertrag Franken



Verkehrsertrag

1983 stiegen die Erträge im Personenverkehr um 76,3 Mio Fr. Diese Ertragszunahme ist den Tarifmassnahmen von 1982 und 1983, den verschiedenen Verkaufsförderungsmassnahmen sowie den Auswirkungen des Taktfahrplanes zuzuschreiben. Sämtliche Fahrausweisgruppen wiesen höhere Erträge als im Vorjahr auf. Dieses erfreuliche Ergebnis entspricht grösstenteils den Erwartungen. Der Binnenverkehr schnitt dabei etwas weniger erfolgreich ab als der internationale Verkehr.

Die relativ geringe Ertragszunahme bei den Einzelreisen ist neben einer rückläufigen Verkehrsentwicklung auch auf Änderungen in der Absatzstruktur zurückzuführen, wie Verlagerung von der 1. zur 2. Klasse, Verlagerung von Billetten einfacher Fahrt auf Retourbillette und eine weitere Zunahme bei den Billetten zum halben Preis, Aufhebung des Ferienbillettes und der Verlängerungsbillette. Bei den 1 Monat und 15 Tage gültigen $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnementen ELITE in der Gruppe der Geschäfts- und touristischen Abonnements wirkte sich die Verlagerung vom aufgehobenen Ferienbillett erwartungsgemäss aus; für diese beiden Abonnements zusammen ist eine Ertragssteigerung von 90% zu verzeichnen. Beim Reisegepäck trug die Einführung des Stücktarifs im internationalen Gepäckverkehr wesentlich zur Ertragssteigerung bei.

Marketing

Neuerungen im Personenverkehr der SBB 1983

Marktleistung

April	Einsatz neuer, klimatisierter Einheitswagen IV 2. Klasse
Juni	Neue Autoreisezug-Verbindung s'-Hertogenbosch (Niederlande) - Brig
Juli	Einsatz neuer Speisewagen in Intercity-Zügen Genf - St. Gallen
September	4. TGV-Zugpaar Genf - Paris - Genf
November	Fly-Gepäck-Abfertigung auch für sämtliche Charterflüge

Preis

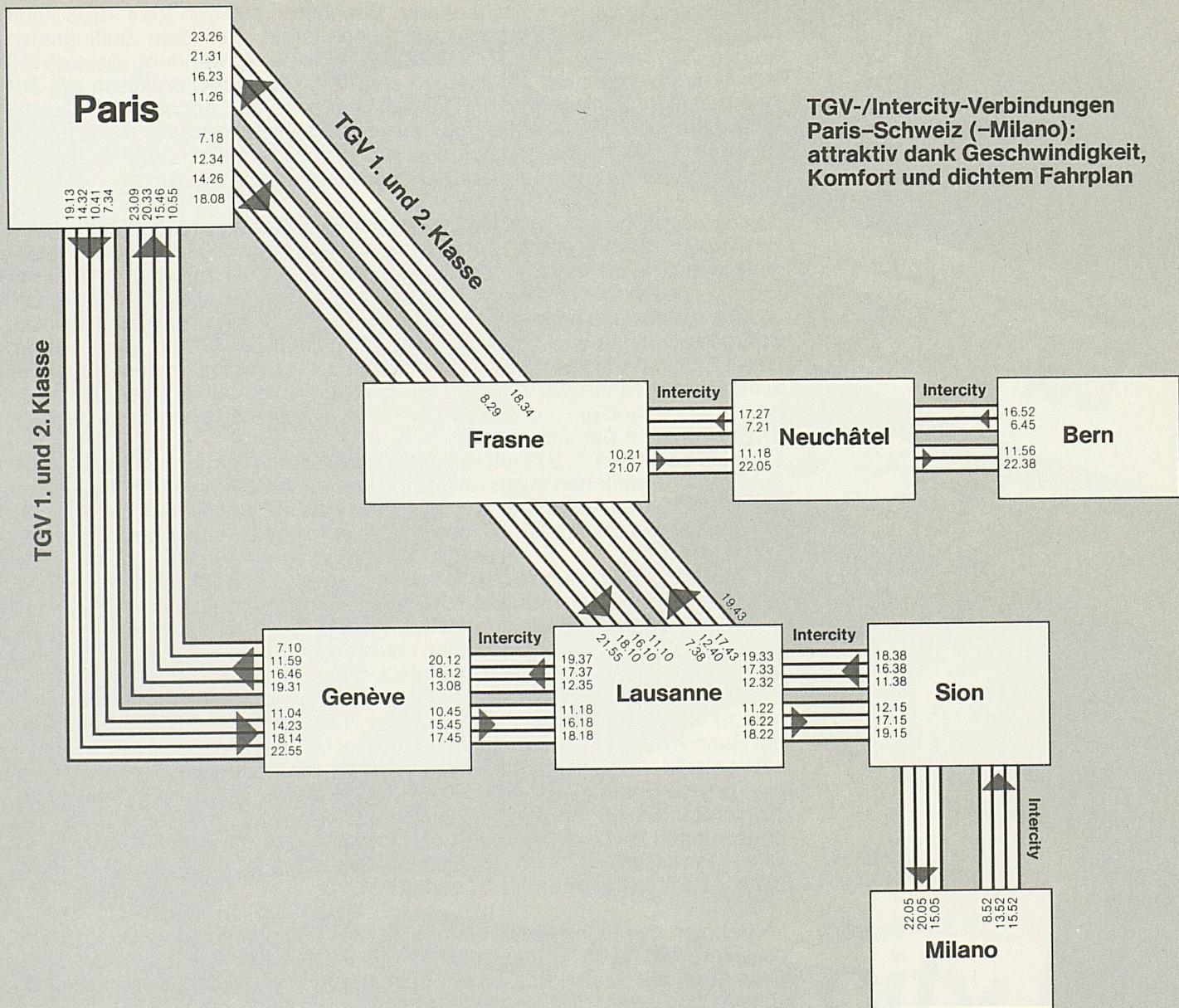
Januar	Stücktarif für internationales Reisegepäck Einführung von Militärbiletten für Urlaubsreisen zum Einheitspreis von 5 Franken (Uebernahme der Preisdifferenz durch das Eidg. Militärdepartement)
April/Mai	Geltungsdauer der Retour- und Rundfahrtbillette für Entfernung ab 37 km neu 1 Monat statt 10 Tage (Wegfall der Verlängerungen) Marktversuch «Abendbillette zum halben Preis» auf ausgewählten Strecken des Nahverkehrs bis Herbst 1984 Jahresabonnement Serie 12 für tägliche Fahrten auf bestimmten Strecken und Zusatzangebot « $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnemente ELITE zu ermässigtem Preis» Ermässigte $\frac{1}{2}$ -Preis-Abonnemente SENIOR und INVALIDE, gültig von Montag bis Donnerstag Zusatzkarte «Rail Europ Senior» für Inhaber des unbeschränkt gültigen SENIOR-Abonnementes zum Bezug ermässigter Billette im Ausland
November	Marktversuch Minigruppen-Billette bis Ende November 1984: 20% Ermässigung für 3 bis 5 gemeinsam reisende Personen (ausgenommen im Nahverkehr bis 36 km)

Distribution

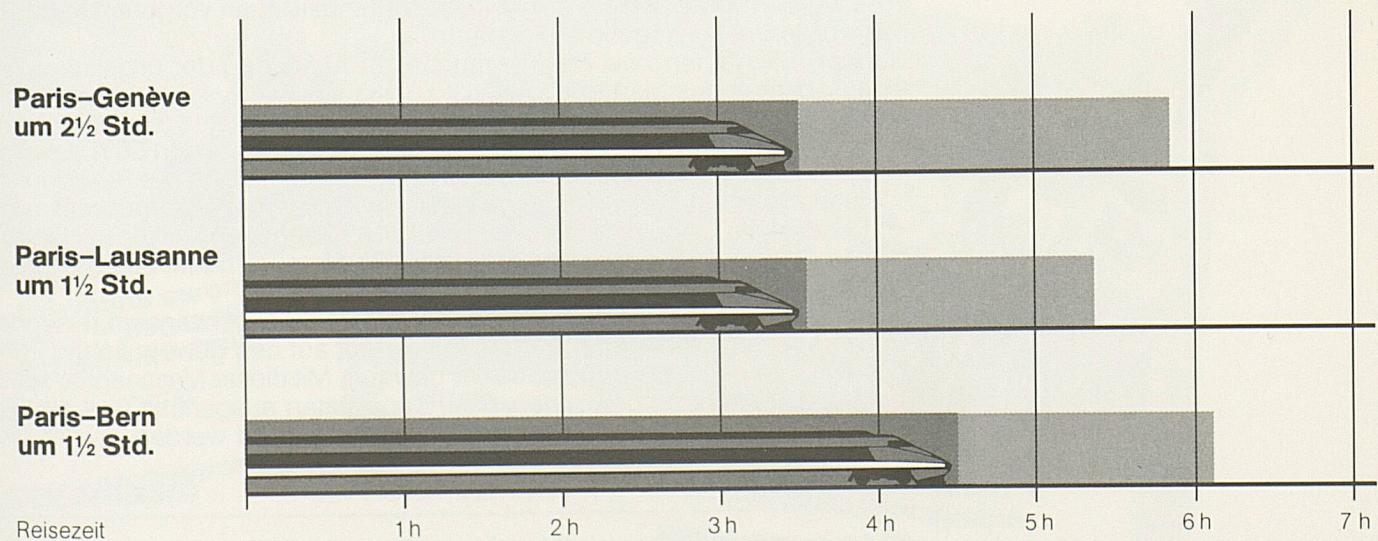
März	Pauschalreisen mit integriertem Bahnbillett, verkauft durch Reiseveranstalter Verkauf von Pauschalreisen durch SBB-Reisedienste
------	--

Angebotsverbesserungen im Personenverkehr

Genf ist seit 27.9.1981 an das TGV-Netz der SNCF angeschlossen, anfänglich mit zwei, ab 26.9.1982 mit drei, seit 25.9.1983 nun mit vier Zugpaaren, die ebenfalls dem innerfranzösischen Verkehr dienen. Auf den 22.1.1984 wurden zwischen Lausanne und Paris vier TGV-Verbindungen eingeführt. Die für diese Strecke erforderlichen Dreistrom-Triebzüge der SNCF benutzen die Schnellfahrlinie Paris - Lyon zwischen Combs-La-Ville und Aisy (nördlich von Dijon) und fahren dort mit 270 km/h. Die Reisezeit Lausanne - Paris (478 km) ist um durchschnittlich 1½ h kürzer geworden und beträgt bei einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 127 km/h noch rund 3¾ h. In Lausanne vermitteln drei IC-Zugpaare Genf - Milano schlanke Anschlüsse nach und von Italien. Bern und Neuchâtel erhalten mit zwei Zugpaaren (Vierstrom-Triebzüge der SBB) und Umsteigen in Frasne Anschluss nach und von Paris. Die Reisezeit Bern - Paris wird um rund 1½ h auf etwas mehr als 4½ h reduziert (mittlere Reisegeschwindigkeit 112 km/h).



Der TGV verkürzt die Reisezeit



<i>Fly-Gepäck</i>	Mit dem Einbezug von fünf weiteren Bahnhöfen auf den 28.4.1983 kann Fluggepäck nun bei 106 Abgangsstationen direkt nach dem Zielflughafen aufgegeben werden. Auf den 1.11.1983 wurde der Anwendungsbereich auf den Charterverkehr der Jet-Aviation erweitert. Damit sind praktisch alle Zürich und Genf anfliegenden Fluggesellschaften in das Angebot Fly-Gepäck einbezogen. Diese Dienstleistung funktioniert sehr zuverlässig. Im Tagesmittel wurden 420 Sendungen aufgegeben, 11% mehr als im Vorjahr. Der Verkehr über Zürich nahm um 10,2%, über Genf um 17,6% zu.
<i>Reisekomfort</i>	<p>Seit dem im April angelaufenen Einsatz von Einheitswagen IV (EW IV) 2. Klasse werden ganze Züge mit diesem neuen Wagentyp gebildet. Er ist klimatisiert, weist mehr Nichtraucher- als Raucherplätze auf, verfügt über automatisch schliessende Türen und ist äusserst laufruhig - alles Eigenschaften, welche die Kunden besonders schätzen. EW IV-Komfort bieten die SBB ihren Fahrgästen in Intercity-Zügen auf den Linien Genf - St. Gallen, Genf - Basel, Basel Chiasso, Basel - Chur und Schaffhausen - Chiasso. In den vier neuen klimatisierten Speisewagen vom Typ EW IV, die seit Juli auf der Ost-West-Achse fahren und ein grosszügigeres Platzangebot aufweisen, kann gepflegte Gastronomie geboten werden.</p> <p>Die SBB bestellten 275 Billettautomaten, die für die Ausgabe von 50 bzw. 30 Fahrkarten-Relationen ausgerüstet sind und auch 20-Franken-Noten akzeptieren. Die neuen Automaten werden 1984 und 1985 abgeliefert. Sie ersetzen die alten Apparate Typ ST 10, deren Konzeption auf Anfang Sechzigerjahre zurückgeht.</p> <p>Die Evaluation der neuen Schaltergeräte für die Ausgabe von Fahrausweisen ist abgeschlossen. Im Frühjahr 1985 soll mit dem Versuchsbetrieb begonnen werden. Diese neuen elektronischen Apparate geben sämtliche Fahrausweise aus und erstellen gleichzeitig die Abrechnung. In einer zweiten Phase wird auch die Platzreservierung einbezogen.</p> <p>Um die Zusammenarbeit zwischen Reisebüros und Transportunternehmungen zu verstärken und um eine optimale Nutzung der spezifischen Stärken der Bahn zu erreichen, erarbeiteten Vertreter beider Partner im Frühjahr 1983 ein «Leitbild der Partnerschaft». Dieses misst der Information der Reisebüros eine grosse Bedeutung zu. Deshalb schufen die SBB die «Rail News», eine Zeitschrift, die 4-6 mal jährlich erscheint und alle Fragen und Angebotsverbesserungen behandelt, die den Bahnleistungs-Verkäufer interessieren. Die «Rail News» ermöglichen den Reisebüros, das Produkt Bahnreisen noch besser zu präsentieren und zu verkaufen.</p>
<i>Preispolitik</i>	<p>Im Rahmen des Aktionsprogramms 1982/84 erarbeiteten die SBB im Laufe des Herbstes 1983 Grundsätze für die Preispolitik im Personenverkehr. Grundlage der Preispolitik bilden Leistungsauftrag, Unternehmungspolitik, Umwelt und Markt. Die Hauptziele sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines noch attraktiveren, marktgerechten Produktes durch eine abgestimmte Preispolitik zusammen mit der bedürfnisgerechten Gestaltung der Markt- und der Zusatzleistungen. - Optimierung der Unternehmungsergebnisse durch eine zielgerichtete Preisgestaltung. <p>Einen wichtigen Schritt in diese Richtung taten die SBB mit den Tarifmassnahmen vom 28. April 1983. Nebst einer Preiserhöhung von durchschnittlich 10% wurden verschiedene strukturelle Tarifänderungen vorgenommen; ferner wurden neue Angebote eingeführt.</p> <p>Gegenwärtig laufen zwei Marktversuche zur Abklärung der preislichen Beeinflussbarkeit des Marktes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abendbillette: Auf 12 Versuchsstrecken des Nahverkehrs (bis 36 km) wird seit Mai 1983 auf den Retourbilletten eine Ermässigung von 50% gewährt. Die Abendbillette sind jeweils ab 18 Uhr gültig. Damit soll die Reaktion der Kundschaft auf Vergünstigungen unter verschiedenen Voraussetzungen (Landesteile, Agglomerationen/ländliche Gegenden, Haupt-/Nebenlinien, Sommer/Winter) getestet werden. Der Versuch dauert noch bis Ende September 1984. - Minigruppenbillette: Seit November 1983 wird 3-5 gemeinsam reisenden Personen für Reisen von mindestens 37 km auf den gewöhnlichen Fahrpreisen eine Ermässigung von 20% gewährt. Mit dieser Massnahme sollen neue Bahnkunden gewonnen, freie Kapazitäten ausgenutzt und die Eignung des Versuchs als Dauermassnahme abgeklärt werden.

Im Laufe der letzten zwei Jahre beschritten die SBB neue kommunikative Wege, um mögliche Bahnkunden direkt zu Hause oder am Arbeitsplatz von den Vorteilen der Bahn zu überzeugen.

nouveau train

de voyage des CFF No 3/mai 1983

Zum Beispiel in die Toskana

Aachengland

Von den kulturischen Ausschauungen ist es ein kurzer Weitwurf zu militärischen Beobachtungen der Oberstabsabteilung und dem Segel-Ertrusker, mitte der Reisezeitungen und Zeugten aus der Romantik. San wechselt ab mit einem "San miguelino, Siena, Pisa und Perugia" und ein Hauch "neapolitanisch". Und Verona, nicht sind pacifistisch in der Reichweite eines Autobusflugs. Mit der Bahn nach Toskana kommt man sicher. Und in die Liguren, kommt man sicher.

Das Angebot

Eine Woche im Traumbett Cala del Posto, Punta Alta, Fiume WC im Doppelzimmer, Halbpension und Bustransport an den Strand mit Bahnhofspersonal in der Viererklasse pro Person Fr. 520.- Weitere Angebote im Fernprogramm 1983 der Railtour-Gruppe an Ihrem Bahnhof oder am Kioskedoor.

Zum Beispiel
Ins Languedoc/Roussillon

Akkordspiel

Ferien ohne Schrecken lassen Sie Ihren Wagen doch zu Hause und Ihre Aufsätze damit. Bequemlichkeiten wie das Segeln oder Radfahren werden sich schon seine und zwischen dem Ausfüllen von polizeilichen und Versicherungsformularen vergessen lassen!

Das Angebot

Ein Studio für zwei und ein Kind während der Fahrtreise 1. Klasse in der Schweiz. Einige «Bernard de la Grande-Motte»-Platzreservierungen betreut Tokale. Mehr im «Frankfurter Prospekt d. Ihren Bahnhof».

Schnupperfahrt im Städtezug

Sie möchten ein paar Tage eine neue ? Nach Wien? Hochzeitssta-tum feiern? Jobs? Den museum? Dann ist die richtige fahrstrecke für Sie! Zu Städten und Warten quernen

feilbieten. So treffen Gegenläufer aufeinander, die angereichert durch Zeugen der römischen Geschichte und einer abwechslungsreichen Landschaft, jeden aufzumachen. «Catalan-Talgo» erreicht man das Languedoc/Roussillon direkt ab Gourdon — in einer erlebten Tagesreise, mit der Gelegenheit im besten Spazierwagen das Schienennetz berührt zu stimmen, versezt durch Rhône.

Die Ferienbahn im sommerlichen Aufwind

José Sommerhalder

Seinen 30. Geburtstag feiert dieser Sommer der Badewagen-Express des internationalen Reiseplan.

Der als Stadtteil von Zürich gegründete Verein hat Bahnhaltungen nach München und in Österreich, Salzburg, Wien und in Indien. Warum diesen Jahr neu Wien — dank den angekündigten Verbündeten im Programm.



derZUG

Das Reisemagazin der SBB Nr. 4/Nov. 1983



intercity

Der SBB-Informationsservice für Manager 4/83

immer S.
Personnel
Paris begin

erci
managers 1/83

ées quatre-vingts seront
de l'heure... • Bagages-
ide du travail • Le train

Vos CFF

izer Künstler werben für die SBB • Über Sinn und
der Langfristprognostik • Wagen nach Mass •
beim Reisen • Das Firmen-Generalabonnement •
s rückt näher

Ihre SBB

Die Ende 1982 eingesetzte Arbeitsgruppe Tarifverbund Zürich hat Anfang 1983 damit begonnen, alle mit einem Tarifverbund zusammenhängenden Fragen abzuklären. Ziel ist, auf die Inbetriebnahme der S-Bahn im Jahre 1990 einen umfassenden Tarifverbund zu verwirklichen. Auch in anderen Regionen der Schweiz werden unter Beteiligung der SBB die Möglichkeiten für die Schaffung oder Erweiterung von Tarifverbünden untersucht, so für die Region Luzern, im Kanton Genf, in Bern und Basel.

Werbung

Der Schwerpunkt der Werbung lag im Personenverkehr auf der Förderung des touristischen und des Geschäftsreiseverkehrs. Für die touristischen Reisen, aber auch zur Propagierung des Bahnreisens ganz allgemein, geben die SBB das Reisemagazin «Der neue Zug» heraus, das in der Öffentlichkeit eine breite Beachtung findet, sowie die Broschüre «Wanderbahn» mit Wandervorschlägen. Mit «Intercity», dem Informationsdienst für Manager, erhalten Geschäftsreisende periodisch die aktuellsten Informationen über das Angebot der SBB.

Die Gutscheine der Schweizerischen Transportunternehmungen wurden mit farbigem Sujet neu gestaltet. Im Dezember fand eine Aktion «Geschenkgutscheine 1983» statt; der Umsatz stieg gegenüber dem Vorjahresmonat um 15%.

Elektronische Platzreservierung (EPR)

Auf der EPR-Anlage der SBB wurden 1 818 085 Sitz-, Liege- und Bettplätze reserviert, fast 4% mehr als im Vorjahr. Im Reservierungsverbund mit westeuropäischen Bahnen buchten die SBB bei den Partnerbahnen 966 730, diese bei den SBB 463 204 Plätze; die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 27 bzw. 19% ist vor allem auf die Zusammenschaltung mit der EPR-Anlage der SNCF und auf den TGV-Verkehr Paris - Genève zurückzuführen.

Güterverkehr Entwicklung des Güterverkehrs 1983 der SBB im Vergleich zum Vorjahr

	Mengen Mio t	Leistungen Mio tkm	Erträge Mio Fr.	%
Total Güterverkehr	41,5 – 0,9	6 405 – 1,5	1 132,8 + 2,7	
Wagenladungen	36,0 – 2,0	5 153 – 4,2	726,2 + 2,1	
– Binnenverkehr	15,7 – 3,5	1 581 – 2,3	270,7 + 5,0	
– Export	2,1 – 1,1	338 – 4,7	54,4 + 2,8	
– Import	11,1 + 6,4	1 296 + 5,2	210,7 + 9,7	
– Transit	7,1 – 10,3	1 938 – 10,8	190,4 – 8,8	
Kombinierte Verkehre	4,2 + 11,3	1 088 + 12,2	49,4 + 18,0	
– Grosscontainer	2,4 + 8,9	581 + 11,0	31,6 + 18,7	
– Huckepack	1,8 + 14,8	507 + 13,6	17,8 + 16,8	
Stückgut	0,9 – 10,5	116 + 5,9	193,5 – 0,1	
Post	0,4 + 5,9	47 + 5,9	97,2 + 9,0	

Verkehrsentwicklung

Das Jahr 1983 war im Güterverkehr durch gegenläufige Entwicklungen geprägt. Im 1. Halbjahr sanken die beförderten Gütermengen gegenüber der Vorjahresperiode um rund 4%, während in der zweiten Jahreshälfte die Bahntransporte kräftig zunahmen, so dass schliesslich ein Rückgang um 0,9% zu verzeichnen war.

Zu diesem Resultat trugen vor allem zwei Faktoren bei: starke Mineralölimporte zur Lagerfüllung und starke Zunahme der kombinierten Verkehre, besonders beim transitierenden Huckepackverkehr durch die Schweiz. Diesen erfreulichen Zunahmen stehen auch Abnahmen gegenüber, vor allem beim gewöhnlichen Transitverkehr. Neben der immer noch andauernden Krise der europäischen Stahlindustrie war auch eine verstärkte Konkurrenz durch den Lastwagen sowie durch die Nachbarbahnen im Nord-Süd-Verkehr festzustellen.

Beim Stückgutverkehr setzte sich der seit Jahren dauernde Rückgang fort. Neben konjunkturellen Einbussen waren auch Verlagerungen zum Lastwagentransport zu registrieren. Mit dem kürzlich beschlossenen neuen Stückgutkonzept hoffen die Bahnen, den Abbröckelungsprozess in diesem Verkehr aufzuhalten (siehe «Angebotsverbesserungen» in der Rubrik Marketing) und wieder eine stärkere Marktposition zu gewinnen.

Verkehrsertrag

Trotz eines Mengenrückgangs von 0,9% wuchsen die Erträge gegenüber dem Vorjahr um 2,7%. Dieses Resultat darf angesichts der Wirtschaftslage und der Konkurrenzsituation als gut betrachtet werden.

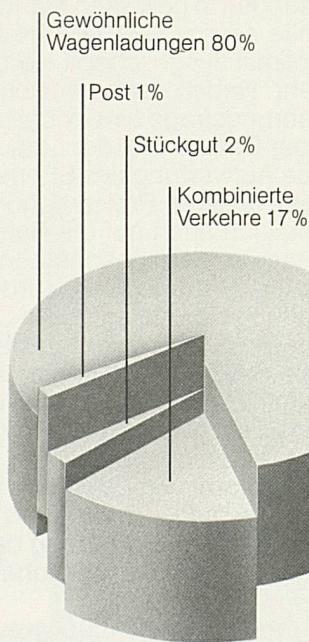
Verkehrsmenge

Tonnen



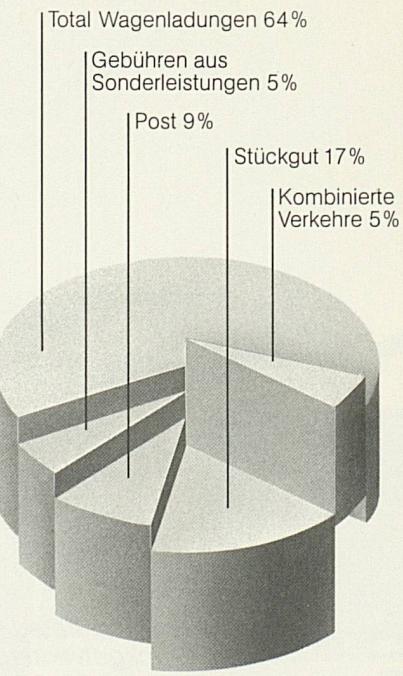
Verkehrsleistung

Tonnenkilometer



Verkehrsertrag

Franken



Angebotsverbesserungen im Güterverkehr

Marketing

Massnahmen

Beschluss Realisierung

1	Neues Wagenladungskonzept – Leistungsoptimierung (Wagenlauf, Rangierbahnhöfe usw.) – Ertragsoptimierung (segmentspezifische Preispolitik)	Sept. 83	1984/85
2	Neues Stückgutkonzept – Integriertes Transportangebot (Haus - Haus) – Markt- und leistungsbezogene Preispolitik	Dez. 83	1.1.1985
3	Neues Preisinstrumentarium Güterverkehr – Vereinfachung Tarifangebot – Ertragsoptimierung (Ausschöpfung Ertragspotentiale)	Feb. 83	1.1.1986
4	Aussendienstorganisation Ausland – Vereinfachung Abläufe – Optimierung Kundenbetreuung mit Aufgaben-, Verantwortungs- und Kompetenzdelegation	Feb. 83	1.6.1984
5	Internationale Zusammenarbeit – Bilateral (Globalstudie Verkehrsströme CH-Frankreich mit SNCF) – Multilateral	Okt. 83	1.6.1984
6	Angebotskonzept kombinierte Verkehre – Leistungsoptimierung (Ausrichtung auf Kundenwünsche) – Preisoptimierung (Erzielung leistungsgerechter Preise)	Juli 83	1.9.1984
7	Verkaufsinformationssystem Güterverkehr – Vereinfachung der Statistikproduktion – Stufengerechte Bereitstellung von Umwelt- und Unternehmungsdaten	Juni 82	Erste Etappe: Sept. 1984

In einer Zeit immer schnelleren Wandels müssen auch die Marketinginstrumente angepasst werden. So wurden die Marktsegmente im Güterverkehr neu eingeteilt, um die Marktbearbeitung wirksamer zu gestalten. Im Vordergrund steht der Kunde mit all seinen Transportbedürfnissen, die im Sinne eines Gesamtangebotes nur noch durch eine Stelle - den Kundenberater - bearbeitet werden sollen.

Die mit der verladenden Wirtschaft geführten Preisverhandlungen waren hart, aber fair; immerhin engt der starke Wettbewerb den Spielraum für künftige Preisanpassungen in gewissen Marktsegmenten und Verkehrsrelationen ein. Durch gezielte segmentspezifische Preisanpassungen sind die Marktmöglichkeiten optimal ausgeschöpft worden. Ein Sorgenkind bleibt weiterhin der Transitverkehr. Neben der bereits erwähnten Stahlkrise in Europa spielt hier auch die Währungsfrage eine wichtige Rolle. So stieg im Jahre 1983 der SFr gegenüber der DM um 5%, der Lira um 11%, dem FF um 13% und dem OeS um 5%. Diese Aufwertung des SFr machte in den meisten Fällen die Ertragsauswirkungen unserer Preiserhöhungen im Transitverkehr zunichte, eine Tatsache, die sich auch auf die Rentabilität dieses Verkehrs niederschlägt. Dank gezielter Preispolitik konnte im Stückgutverkehr der starke Mengenrückgang nahezu kompensiert werden.

Mit der Schaffung einer integrierten Unternehmungsplanung wurden die Planungsabläufe im Güterverkehr systematisiert. Verschiedene Angebotskonzepte, die die Stellung der Bahnen auf dem Verkehrsmarkt stärken sollen, sind eingeleitet oder abgeschlossen worden (siehe Kästchen «Angebotsverbesserungen»); sie sollen durch die zügige Realisierung der entsprechenden absatz- und produktionsorientierten Massnahmen konkretisiert werden. Schliesslich wurden verschiedene Werbeaktionen durchgeführt. Erwähnt seien hier die Aktionen «Probierpreis» zur Akquisition von Neuverkehren sowie «Stammgleise» zur Förderung des Baus von Stammgleisen in den Industriezonen der Gemeinden/Kantone.

Angebotsstrategie im Stückgutverkehr

Gegenwärtig werden eilige Stückgüter als Schnellgut, die übrigen als Frachtgut befördert. Der Aufwand an Arbeitskraft und Transportmitteln ist gross und kostspielig. Die Erträge decken denn auch die Kosten seit Jahren bei weitem nicht. Rationalisierungsmassnahmen und organisatorische Anpassungen haben diese Situation nicht entscheidend verändert können. Deshalb wurde die Angebotsgestaltung im Stückgutverkehr grundlegend überprüft mit dem Ziel, aufgrund einer Analyse des Marktes, der Unternehmung und der Umwelt ein neues, bedürfnisgerechteres Angebot auszuarbeiten und im Sinne des Leistungsauftrages das Kosten-/Ertragsverhältnis zu verbessern. Anfang Oktober konnte der Kundschaft und den Sozialpartnern eine neue Angebotsstrategie zur Vernehmlassung unterbreitet werden.

Gestützt auf die Ergebnisse der Studie beschloss der Verwaltungsrat an seiner Sitzung vom 1. Dezember 1983 die Realisierung der neuen Angebotsgestaltung im Stückgutverkehr. Die Neukonzeption soll auf den 1. Januar 1985 eingeführt werden. Die beiden bisherigen Transportsysteme Schnellgut und Frachtgut werden zu einer einzigen Beförderungsart «Stückgut» zusammengefasst. Die Beförderung von Stückgütern wird von Montag bis Freitag angeboten. Die Beförderungsdauer beträgt in den Hauptrelationen 24 - 48 Stunden. Für den Stückgutverkehr geöffnet bleiben auf dem Netz der SBB rund 145 Dienststellen. Von diesen Regionalzentren aus werden die Kunden im Einzugsgebiet der nicht mehr für den Stückgutverkehr geöffneten rund 400 Stationen durch einen Domizildienst auf der Strasse bedient. Damit bleibt für die Kunden der heutige Bedienungsraster gewährleistet.

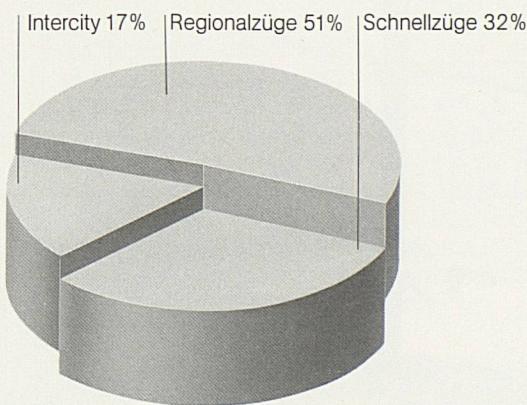
Die neue Angebotsstrategie trägt zukunftsgerichtet den Bedürfnissen des Marktes Rechnung. Sie entspricht den Vorgaben des Leistungsauftrages, indem sie die Voraussetzungen für konsequente Marktausrichtung und ein besseres Kosten-/Ertragsverhältnis bietet.

Mit einem Mengenzuwachs von 14,8% entwickelte sich der strassenentlastende Huckepackverkehr auch 1983 weit überdurchschnittlich.



Produktion Die Reisezugleistungen erreichten im Berichtsjahr 79,3 Mio Zugkilometer gegenüber 74,1 Mio im Vorjahr (+7,1%; ab 23.5.1982 Taktfahrplan); 1981 waren es 67,0 Mio km (– 15,5% im Vergleich zu 1983) gewesen. Im Tagesdurchschnitt boten die SBB, ohne Extra- und Entlastungszüge, 212 000 km Reisezugleistungen an. Zur Bewältigung von Verkehrsspitzen wurden 5 154 Extra- und Entlastungszüge gefahren, 15% weniger als im Vorjahr.

Leistungen nach Zugsgattungen Nach wie vor macht der Anteil der Regionalzüge rund die Hälfte sämtlicher Reisezugsleistungen aus.



Für die Beförderung des gesamten Gutaufkommens wurden 28,015 Mio Zugkilometer (– 2,3%) gefahren, dies in 739 701 Zugstunden (– 1,3%). Der Verkehr ab und nach den Rheinhäfen stieg gegenüber dem Vorjahr um 6,6% auf 5,161 Mio t; davon entfallen 4,329 Mio t (83,9%) auf die Abfuhren. Die Zunahme resultiert grösstenteils aus flüssigen Brenn- und Treibstoffen. Der Transitverkehr erreichte 0,680 Mio t, 27% weniger als 1982. Vom Gesamtaufkommen wurden 40% in Ganz- und Zielzügen befördert.

Mit 20 315 Ganzzügen (davon u.a. 5 649 Züge flüssige Brennstoffe, 4 529 Huckepack, 2 224 Kies) wurden im Berichtsjahr fast 22 Mio Brt befördert; die durchschnittliche Anhängelast je Zug erreichte 1 050 t. Der allgemeine Verkehrsrückgang hatte zur Folge, dass im Tagesmittel rund 5 300 Güterwagen abgestellt waren (Vorjahr: 4 000).

Entwicklung von Verkehr und Produktion 1980 - 1983

Jahr	Mio Netto- tonnen	Index	Mio Netto- tonnen/ km	Index	Effektivleistungen Zugverkehr			Zug- stunden	Index
					Mio Kilo- meter	Index	Zug- stunden		
1980	46 270	100	7,385	100	29,922	100	774 978	100	
1981	45,261	98	7,137	97	29,472	98	758 256	98	
1982	41,924	91	6,501	88	28,664	96	749 222	97	
1983	41,530	90	6,405	87	28,015	94	739 701	95	

Zwischen 1980 und dem Berichtsjahr nahmen die Nettotonnen um 10,2% ab, die Nettonnenkilometer um 13,3% (Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels am 5. September 1980). Die Zugeleistungen folgten diesem Rückgang weniger rasch; dies ist darauf zurückzuführen, dass die Aufrechterhaltung einer guten Leistungsqualität wegleitend war.