Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1985)

Rubrik: Marketing 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: 07.12.2025

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

Marketing und Produktion

Markt
Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

In der Schweiz hat sich der seit drei Jahren andauernde Konjunkturaufschwung 1985 mit einem Wachstum des realen Bruttoinlandproduktes von 3,7% voll entfaltet. Die konjunkturellen Hauptimpulse gingen erneut vom Export (+9%) aus, dessen Wachstumsrhythmus sich allerdings im zweiten Semester verlangsamte. Gefördert durch die verbesserte Ertragslage der Wirtschaft und den mit 87% hohen Auslastungsgrad der industriellen Kapazitäten, vermehrten sich die Ausrüstungsinvestitionen real um 9%. Die Bautätigkeit blieb trotz partieller Besserungssymptome flau. Auch der private Konsum zeigte mit einer realen Zunahme von 1,7% ein unterdurchschnittliches Wachstum. Weitgehend parallel zur Beschäftigungszunahme (+1%) bildete sich die Arbeitslosenquote auf 1% zurück. Die schweizerische Wohnbevölkerung nahm gegenüber dem Vorjahr lediglich um 29 100 auf 6 534 200 Einwohner zu.

Verkehrsmarkt

1985 wuchs das Nationalstrassennetz nochmals um 25 km auf 1384 km. Besonders auf der N2 wurde mit dem Teilstück Giornico Süd–Giustizia eine weitere Lücke der ab 1987 durchgehenden Nord–Süd-Autobahn geschlossen. Ende 1985 waren 72,3% des Nationalstrassennetzes in Betrieb.
Der Motorfahrzeugbestand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 102 534 auf 3,221 Mio Fahrzeuge; davon waren 2,617 Mio Personenwagen. Deren Zahl nahm um 65 032 oder 2,5% zu. Auf 2,5 Einwohner stand in der Schweiz Ende September 1985 ein PW in Betrieb. Dabei ist der Motorisierungsgrad von Kanton zu Kanton sehr verschieden (Basel-Stadt 306 PW/1000 Einwohner, Genf 497 PW/1000 Einwohner). Der Bestand an Zweitwagen stieg weiter leicht an.
Die Zahl der Last-, Lieferwagen und Sattelschlepper nahm um 7829 oder 4,1% weiter zu, während jene der Kleinbusse, Autobusse und Autocars leicht zurückging (–82 bzw 0,8%). Die Transportkapazität der Last-, Lieferwagen und Sattelschlepper wuchs um 14 660 t bzw. 2,8%. Der starke Konkurrenzdruck im Strassentransport, aber ebenso zwischen Strasse und Schiene, setzte sich auch bei anhaltender Konjunktur fort. Die Zahl der mit ausländischen Autocars eingereisten Personen nahm um ca. 5% ab. Die Überschusssituation auf dem Weltölmarkt trug auch 1985 zu einer entspannten Versorgungslage bei und damit zu Senkungen der Treibstoffpreise.
Der Güterumschlag in den Rheinhäfen betrug 8 101 210 t, 7,6% weniger als im Vorjahr. Das Jahresergebnis wurde durch eine lange Niederwasserperiode negativ beeinflusst. Die grössten Rückgänge verzeichneten die Rheinhäfen in den Sektoren Getreide, Futter- und Düngemittel, Erze und Schrott, feste Brennstoffe und Erdölprodukte. Der in den letzten Jahren rückläufige Bahnanteil konnte von 63% auf 64% gesteigert werden.
Im Flugverkehr wirkten sich die konjunkturelle Belebung und die Wechselkurse positiv auf das Passagieraufkommen der drei Landesflughäfen aus. Dieses stieg insgesamt um 5%.
Die Zahl der Logiernächte nahm gegenüber 1984 erneut um 1,4% zu (inländische Gäste +2,1%, ausländische +1%). Die Zahl der Touristen aus europäischen Ländern blieb stabil, besonders jene der Bundesdeutschen, bei denen im Vorjahr noch eine Abnahme von 8% registriert worden war. Bei den Amerikanern waren es 7,7% mehr, während die Gästezahl aus den andern Überseegebieten um 4,3% zurückging. Insgesamt ergab sich bei den Ausländern eine Zunahme des Winter-, bei den Inländern dagegen eine Zunahme des Sommertourismus.

Personenverkehr
Verkehrsertrag

Die SBB steigerten 1985 ihren Ertrag aus dem Personenverkehr um 71,4 Mio Franken oder 6,4%. Dazu trug etwa zur Hälfte die Tarifanpassung vom Mai 1985 bei, anderseits die positive Verkehrsentwicklung im Binnenverkehr. Zudem wirkten sich Neuerungen, Aktionen und Verkaufsförderungsmassnahmen günstig auf die Ertragsentwicklung aus. Die überdurchschnittliche Ertragszunahme beim Gepäck resultierte aus der Erhöhung der Einstellgebühren für Handgepäck. Bei den begleiteten Motorfahrzeugen schwächte sich der Rückgang der letzten Jahre teilweise ab: Fährverkehr Bodensee +12,6%, Auto im Reisezug +13,6%, Simplontunnel −17,6%.

Verkehrsentwicklung

1985 verlief die Verkehrsentwicklung in allen Fahrausweisgruppen positiv. Massgeblich dazu beigetragen hat der günstige Konjunkturverlauf im In- und Ausland, der auch den Fremdenverkehr belebte. Die Verkehrsleistun-

gen erhöhten sich etwas stärker als die Verkehrsmengen, d. h. die durchschnittliche Reiseweite pro Person stieg dem Trend der letzten Jahre entsprechend weiter auf 41,8 km. Der Binnenverkehr wuchs stärker an als der internationale Verkehr.
Den grössten Zuwachs verzeichneten die Geschäfts- und touristischen Abonnemente dank dem neuen Generalabonnement für Senioren/Behinderte, den Gratistageskarten zu Jahres-Halbpreisabonnementen JUNIOR und den vor der Tariferhöhung vom 1. Mai 1985 getätigten Vorratskäufen bei Generalabonnementen und Tageskarten.

Entwicklung des Personenverkehrs 1985 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge Mio Fr.	%	Mengen Mio Pers.	%	Leistungen Mio Pkm	%
Total Personenverkehr	1191,0*)	+ 6,4				
Beförderung von Personen	1166,0	+ 6,2	224,6	+ 3,0	9381	+ 3,7
– Binnenverkehr	899,9	+ 7,1	214,8	+ 3,1	7788	+ 4,7
Einzelreisen	554,7	+ 7,6	81,3	+ 1,6	3545	+ 3,3
Gruppenreisen	41,0	+ 1,8	5,8	– 1,1	474	– 4,8
Geschäfts- und tourist. Abonnemente	120,0	+ 7,6	9,7	+15,1	1114	+18,6
Streckenabonnemente	184,2	+ 6,5	118,0	+ 3,4	2655	+ 3,3
– Internationaler Verkehr	262,6	+ 3,9	9,8	+ 1,6	1593	– 0,6
Gepäck	21,5	+16,5				
Begleitete Motorfahrzeuge (inkl. Verbilligungsbeitrag des Bundes)	3,5	– 3,3				

*) Im Total enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 3,5 Mio Franken «übrige Erträge»; darunter fallen Erträge aus Ausstellungszügen, Organisationszuschläge aus den Reisedienstabrechnungen u.a.m.

Neuerungen im Personenverkehr 1985

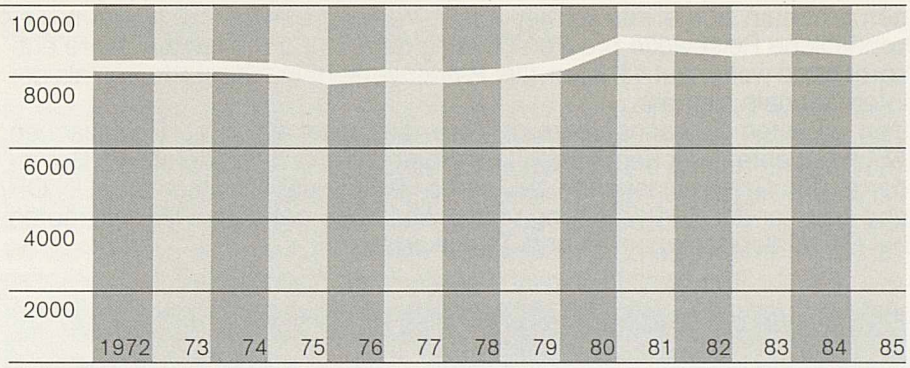
Marktleistungen
Im Fahrplanangebot*) wurden die folgenden Verbesserungen realisiert:
- Schliessung von Taktlücken bei den direkten Intercity (IC)- und Schnellzügen zwischen Genf und Brig zur Verbesserung der Flughafenverbindungen
- Verdichtung des Stundentaktes durch Einlage eines IC-Zugpaares Zürich–Bern am Morgen und Bern–Zürich im späteren Nachmittag
- Durchgehender Halbstundentakt Zürich–Uster–Rapperswil mit spürbaren Fahrzeitverkürzungen und Schaffung einer Spinne in Wetzikon mit schlanken Anschlüssen an die anstossenden Linien
- Stündlicher Anschluss Interlaken/Brig–Deutschland in Basel SBB
- Reisezeitverkürzungen bis zu 15 Minuten für IC- und Schnellzüge nach Mailand via Gotthard und Simplon
- Frühverbindung Bellinzona–Mailand

Weitere Neueinführungen:
- Klimatisierte Wagen in Tageszügen Zürich–Genua und Genf–Venedig
- 4 statt 6 Liegeplätze pro Abteil in bestimmten Zügen*)
- Kürzere Reisezeiten im Bodensee-Fährverkehr*)

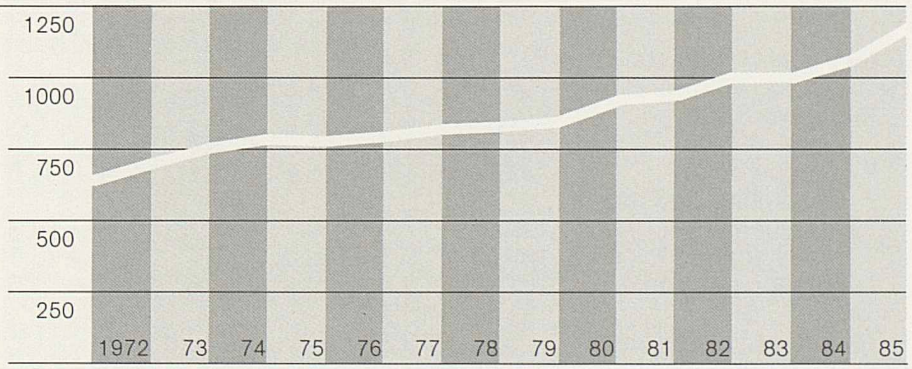
Preise/Tarife
- Allgemeine Tarifmassnahmen vom 1. Mai 1985*)
- Ermässigte Jahres-Generalabonnemente für bestimmte Zielgruppen*)
- Internationaler Ermässigungsausweis für Familien*)
- EURAIL-Saverpass für gemeinsame Reisen von 2–5 Personen auf dem westeuropäischen Bahnnetz
- Ermässigte Stückfracht für Gepäck von Familien und Gruppen anstelle der Pauschalfracht für Rollpaletten
- Abonnemente für 10 Beförderungen von Fahrrädern und Kinderwagen
- Verbilligung der Autotransporte durch den Simplontunnel*)

Zusatzleistungen
- Welcome-Gepäck für Flugreisende aus dem Ausland*)
- Ausdehnung des Gepäckabhol- und -zustelldienstes durch Taxis auf weitere Städte

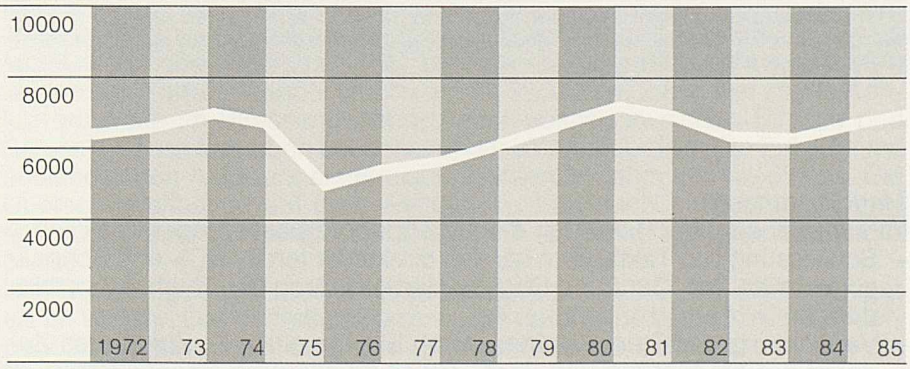
Personenverkehr
in Millionen Pkm



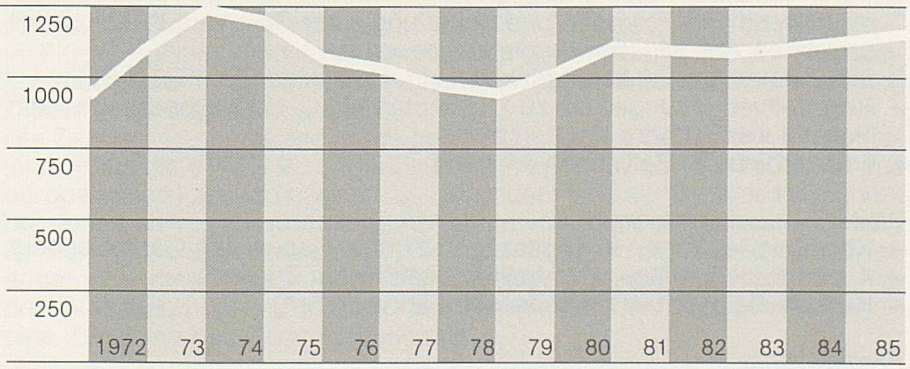
Ertrag Personenverkehr
in Millionen Franken



Güterverkehr
in Millionen Tkm

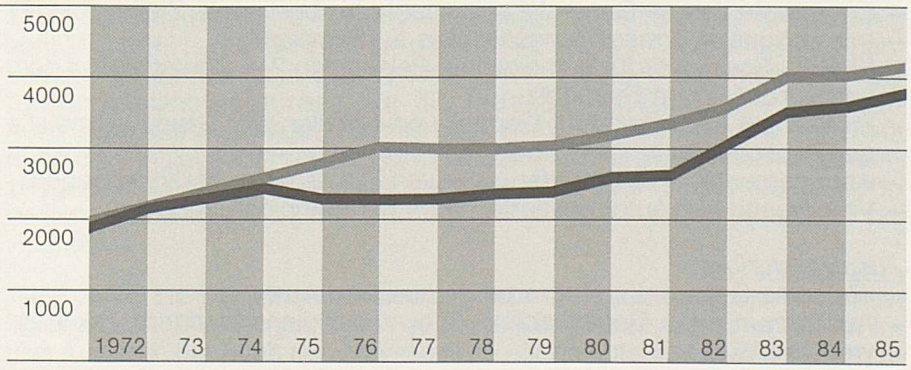


Ertrag Güterverkehr
in Millionen Franken



Gesamtaufwand/ Gesamtertrag
in Millionen Franken

Gesamtaufwand
Gesamtertrag



Distribution
- Einführung der SBB-Kundenkarte und Annahme von Kreditkarten (American Express, Diners Club, Eurocard, Visa)
- Annahme des Postcheques als Zahlungsmittel
- Zusammenarbeit mit Swissair und Crossair*)
- Elektronische Schaltergeräte in Bern, Freiburg, Solothurn und Thun*)

Aktionen
- «Tagesreisen zu Superpreisen» nach ausgewählten Ausflugszielen*)
- Neues Sonntagsbillett an 10 Wochenenden*)
- 3 Gratistageskarten zu Jahres-Halbpreisabonnementen JUNIOR*)

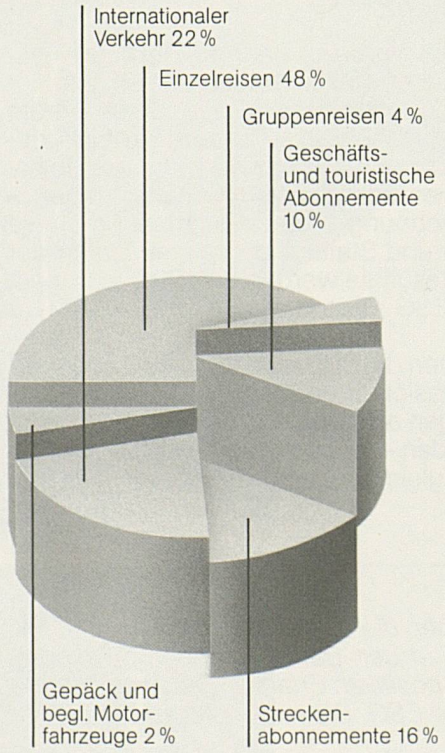
*) Erläuterungen im folgenden Text

Fahrplanangebot: Seit dem 2. Juni 1985 gilt ein neuer Zweijahres-Fahrplan. Der Taktfahrplan von 1982 wurde grundsätzlich beibehalten und durch punktuelle Angebotsverbesserungen im Binnen- wie im internationalen Verkehr ergänzt. Einige Regionalzüge mit ungenügender Nachfrage verkehren im neuen Fahrplan entweder nicht mehr, nur noch auf Teilstrekken oder an einzelnen Tagen. Demgegenüber wurden neue Regionalzüge dort eingeführt, wo ein Bedürfnis ausgewiesen und eine entsprechende Benützung zu erwarten war. Gesamthaft blieben die Regionalzugsleistungen gleich gross wie bisher.

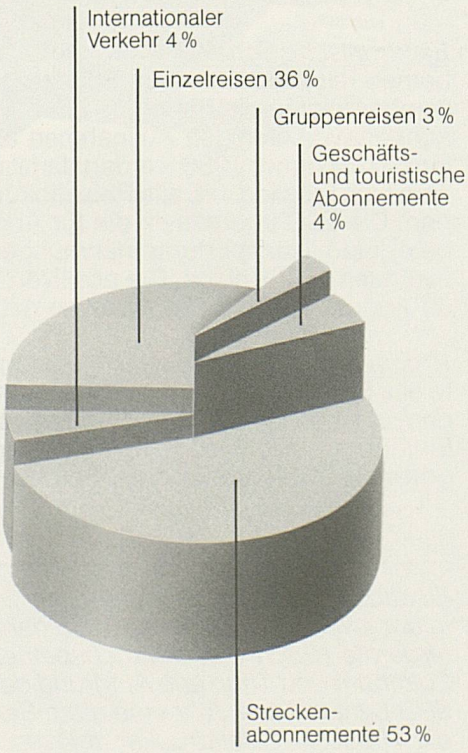
Reisekomfort: Die SBB bieten zusammen mit DB, NS und ÖBB seit dem 1. Dezember 1985 in einigen Verbindungen nach Deutschland, den Niederlanden und Österreich vier statt sechs Liegeplätze in einem Abteil an. Für diesen Service sind in jedem Wagen vorderhand drei Abteile vorgesehen. Fünfköpfige Reisegruppen können ebenfalls ein Viererabteil belegen und erhalten gratis den fünften Liegeplatz.

Tarifmassnahmen: Die SBB streben Ergebnisverbesserungen primär durch Hebung der Leistungsqualität, Rationalisierung und Verkaufsförderung an. Trotz diesen Anstrengungen können sie nicht darauf verzichten, die Preise in angemessenen Intervallen der Teuerung und den veränderten Marktgegebenheiten anzupassen. Die Preiserhöhung vom 1. Mai 1985 – durchschnittlich 5,2% – wurde differenziert auf die einzelnen Märkte abgestimmt. So blieben beispielsweise die Preise der Jahres-Halbpreisabonnemente und für das Fly-Gepäck unverändert. Gesamthaft bewirkte die Tariferhöhung keinen Rückgang der Anzahl Reisender.

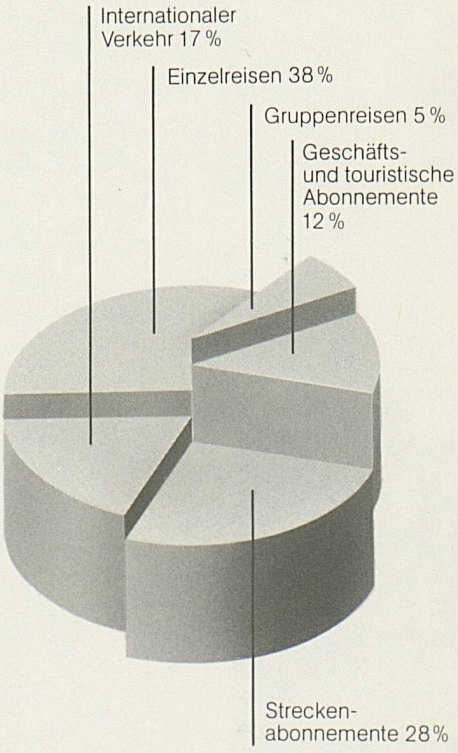
Verkehrsertrag
Franken



Verkehrsmenge
Personen



Verkehrsleistung
Personenkilometer



Fahrausweissortiment: Seit dem 1. Mai 1985 werden versuchsweise ermässigte Jahres-Generalabonnemente für bestimmte Zielgruppen angeboten:

- Für Senioren und Behinderte zum Preis von 1300 Franken in der 2. Klasse und 1950 Franken in der 1. Klasse.
- Für Ehepartner von Inhabern eines Jahres-Generalabonnements mit einer Ermässigung von 360 Franken.

Für den internationalen Verkehr ist der Ermässigungsausweis «Rail Europ Familien» (REF) geschaffen worden. Reisen drei oder mehr Personen einer Familie gemeinsam, darunter mindestens eine erwachsene Person, so entrichtet nur die erste Person den vollen Fahrpreis; die übrigen Erwachsenen bezahlen je 50% und die Kinder von 4 bis 12 Jahren je 25% des Normalpreises. Die REF-Karte ist ein Jahr gültig und kostet 10 Franken.

Autotransporte Simplon: Um den Transport begleiteter Motorfahrzeuge auf der Schiene zu fördern, beschloss der Bundesrat eine Verbilligung der Autotransporte auf den wichtigsten Alpenstrecken. So wurden auch die Beförderungspreise durch den Simplontunnel ab 1. Dezember 1985 um 15 Franken je Einzelfahrt ermässigt. Die Verbilligung dürfte eine deutliche Frequenzsteigerung zur Folge haben.

Welcome-Gepäck: Flugreisenden nach dem Ausland wird die weltweit einzigartige Dienstleistung «Fly-Gepäck» angeboten: Die direkte Gepäckbeförderung ab mehr als 100 schweizerischen Orten (Bahnhöfe und Reisepoststellen) bis an den Zielflughafen. Ein ähnlicher Service in der Gegenrichtung fehlte bisher, nicht zuletzt aus zoll- und sicherheitstechnischen Gründen. Deshalb wurde am 2. Juni 1985 – vorerst als Versuch – das Welcome-Gepäck eingeführt. Es wird allen ankommenden Flugpassagieren angeboten, die ihr Reisegepäck in Zürich Flughafen, Genf oder Basel SBB nach einem schweizerischen Bestimmungsort aufgeben. Bei diesem Gepäck werden die Beförderungsfristen auch in den Spitzenzeiten garantiert.

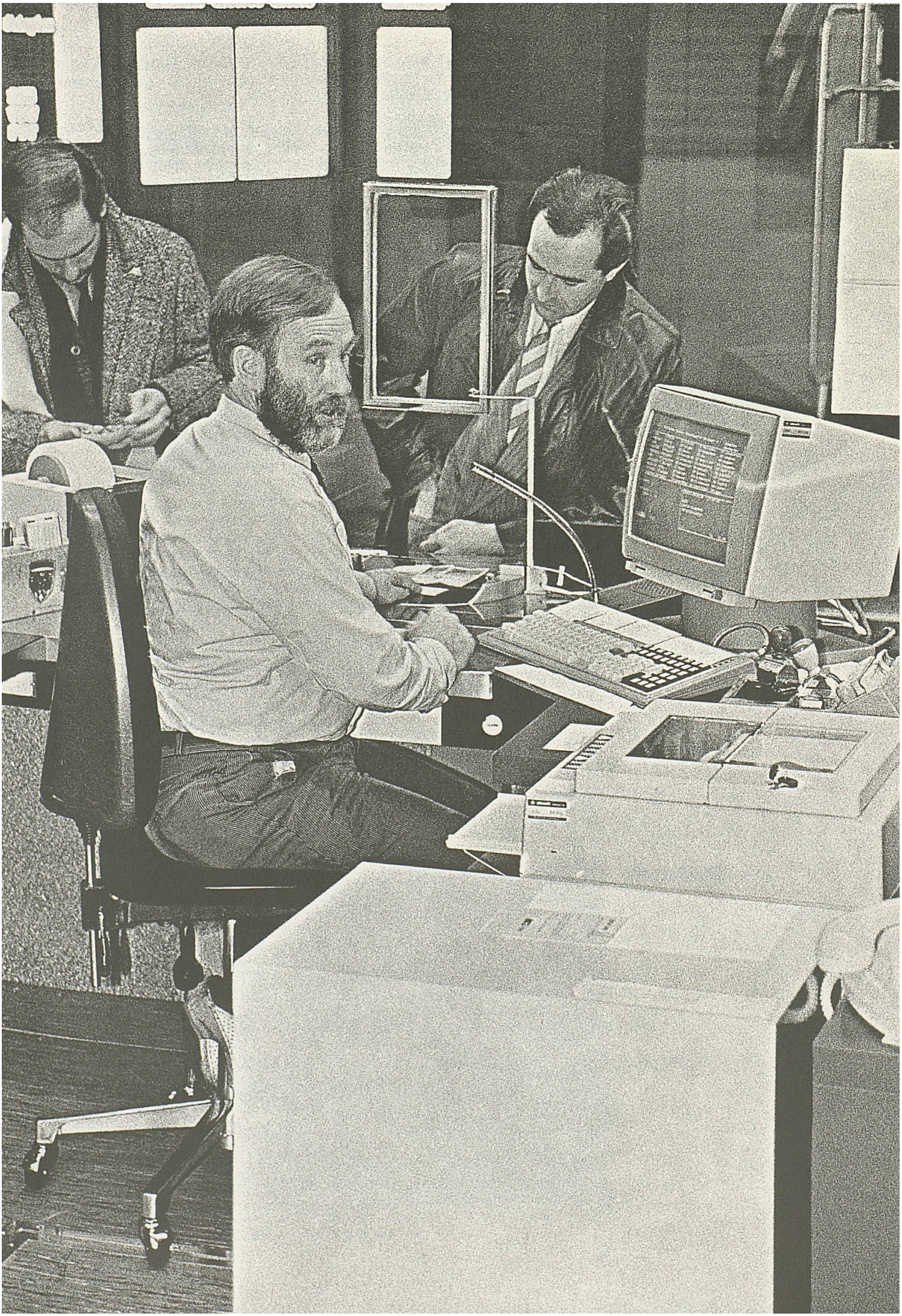
Zusammenarbeit mit Swissair und Crossair: Seit Frühjahr 1985 verkaufen die Swissair-Vertretungen im Ausland kombinierte Flug-/Bahn-Billette nach über 100 schweizerischen Zielorten. Ferner wird den Überseegästen der First und Business Class der Swissair versuchsweise ein Gutschein für den Gratisbezug eines einmonatigen Halbpreisabonnements in der Schweiz abgegeben. In Zusammenarbeit mit Crossair ist seit April 1985 ein Kombi-Angebot «Alpenzug und Alpenflug» (Zürich/Bern/Basel/Genf–Lugano) auf dem Markt. Auf Anhieb wurden 4000 Arrangements verkauft. Im November lief der Verkauf auch im Ausland an.

Elektronische Schaltergeräte: Am 1. Juli wurde im Bahnhof Bern der Testbetrieb mit elektronischen Schaltergeräten (ESG) aufgenommen. Im November folgten die Bahnhöfe Freiburg, Solothurn und Thun. Diese Geräte können, von wenigen Ausnahmen abgesehen, alle Fahrausweise ausgeben; ab Sommer 1986 werden damit auch Plätze reserviert. Der Kunde hat somit die Möglichkeit, alle Reisedokumente am gleichen Schalter zu beziehen. Die ESG übermitteln die für Abrechnung, Anteilszuscheidung an die beteiligten Transportunternehmungen und Statistik benötigten Daten der zentralen EDV-Anlage. Die positiven Resultate werden den SBB erlauben, ab August 1986 54 Dienststellen mit ESG auszurüsten.

Kreditverkauf: Am 1. Januar 1985 führten die SBB eine eigene Kundenkarte ein. Sie wird auch von einigen konzessionierten Transportunternehmungen, in Bahnhofbuffets und Speisewagen als Zahlungsmittel akzeptiert. Im Einführungsjahr bezogen 14 827 Kunden – Einzelpersonen und Firmen – gratis die SBB-Kundenkarte. Seit dem gleichen Zeitpunkt werden auch die

---

Elektronik auch am Billettschalter
In der zweiten Jahreshälfte 1985 nahmen die ersten elektronischen Schaltergeräte (ESG) den Versuchsbetrieb in den Bahnhöfen Bern, Freiburg, Solothurn und Thun auf. Aufgrund der positiven Erfahrungen bestellten die SBB bereits Ende Jahr eine erste Serie ESG. Die neuen Apparate werden die «Pautze»-Billettdrucker ablösen.



vier marktgängigsten Kreditkarten von allen SBB-Verkaufsstellen anerkannt. Der gesamte Kreditumsatz erreichte 58 Mio Franken, davon entfielen 33,6 Mio Franken auf die SBB-Kundenkarte.

«Tagesreisen zu Superpreisen»: Dieses Angebot enthält neben dem Fahrpreis verschiedene Zusatzleistungen wie Mittagessen, Eintritte, Bus/Tram-Transfer. Als Reiseziele wurden angeboten: Freilichtmuseum Ballenberg, Insel Mainau, Rochers-de-Naye, Technorama Winterthur, Verkehrshaus Luzern, Monte Generoso, Veloplausch Gotthard, Saut-du-Doubs, Ritomsee, Rheinfall und Rigi. Von April bis Oktober 1985 wurden rund 48 000 Tagesreisen verkauft. Für die Saison 1986 wird das Angebot erweitert und verstärkt auf dem Markt präsent sein.

Jahr der Jugend: Als Beitrag der Bahnen zum Jahr der Jugend erhielten 1985 alle Käufer von Jahres-Halbpreisabonnementen JUNIOR drei Gratistageskarten. Verkauft wurden 65 000 Abonnemente, 29% mehr als im Vorjahr. In einem reduzierten Rahmen (nur 1 Gratistageskarte) wird diese Aktion im Jahr 1986 fortgesetzt.

Neues Sonntagsbillett: Um das Reisen an verkehrsschwachen Wochenenden zu fördern, wurde an je fünf Wochenenden im April/Mai und November die Ermässigung «einfach für retour» gewährt. Die Aktion löste rund 15% Mehrverkehr aus.

Kommunikation: Die Werbung 1985 war auf den Verkauf der angebotenen Leistungen ausgerichtet. Klare Informationen über Angebote, Preise und Vergünstigungen trugen zum besseren Verständnis bei den Kunden bei. Grosses Gewicht in der Werbung hatten die Sonntagsbillette, ging es doch darum, ein seit Jahren nicht mehr existierendes Angebot in neuer Form unter die Leute zu bringen. Unter den vielen 1985 beworbenen Angeboten sind das Halbpreisabonnement JUNIOR, die «Tagesreisen zu Superpreisen» und das unpersönliche Generalabonnement als Beispiele für Produkte zu nennen, die nicht nur 1985, sondern kontinuierlich am Markt präsent gehalten werden.

Schiffsbetrieb Bodensee

Am 2. Juni 1985 wurde in Romanshorn der neue Landesteg für den Fährverkehr Romanshorn–Friedrichshafen in Betrieb genommen. Er ermöglicht die Ein-Punkt-Landung der Fährschiffe (bisher zweimaliges Anlegen) und damit kürzere Reisezeiten. Der Frequenzzuwachs 1985 dürfte nicht zuletzt auf diese Neuerung zurückzuführen sein: Personenautos/Busse +5,6%, Zweiradfahrzeuge +24%, Lastwagen/Anhänger +3,4%. Die Gesamtzahl der mit SBB-Bodenseeschiffen beförderten Reisenden lag mit 386 903 um 12,4% über dem Vorjahresergebnis und verfehlte den Rekord aus dem Jahre 1979 (392 954) nur knapp. Zum guten Resultat trug der vom schönen Wetter begünstigte Ausflugs-, Rund- und Sonderfahrtenverkehr bei, der um 15,5% auf 143 216 Passagiere zunahm.

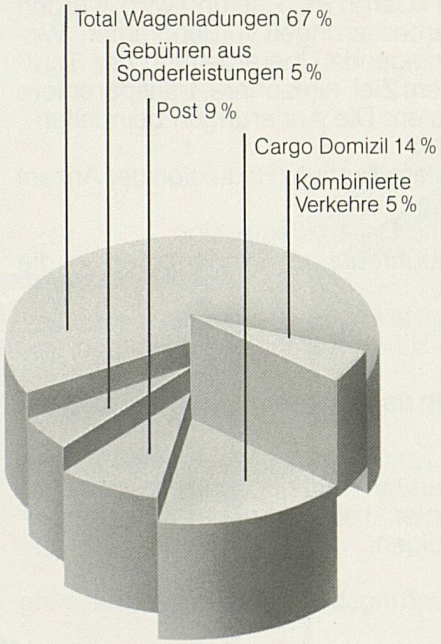
Güterverkehr

Entwicklung des Güterverkehrs 1985 im Vergleich zum Vorjahr

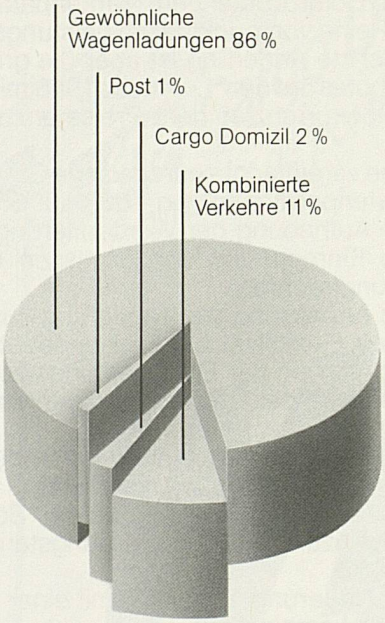
	Erträge Mio Fr.	%	Mengen Mio Pers.	%	Leistungen Mio Pkm	%
Total Güterverkehr	1178,7*)	+ 0,1	44,5	+2,4	7050	+2,3
Wagenladungen	797,1	+ 3,9	38,3	+2,1	5612	+1,8
– Binnenverkehr	299,1	+ 5,6	16,5	+4,3	1657	+3,7
– Export	59,6	+ 2,0	2,3	+0,5	355	−5,0
– Import	223,0	+ 2,1	11,0	−1,6	1282	−4,0
– Transit	215,4	+ 4,0	8,5	+3,4	2318	+4,9
Kombinierte Verkehre	59,4	+ 5,6	4,9	+4,9	1282	+5,2
– Huckepack	24,0	+ 9,8	2,3	+9,6	666	+9,0
– Grosscontainer	35,4	+ 3,0	2,6	+1,1	616	+1,9
Cargo Domizil	162,2	−20,4	0,8	−3,4	104	−7,1
Post	101,1	+ 1,6	0,5	+5,1	52	+6,1

*) Darin enthalten, aber in den unter dem Total aufgeführten Zahlen nicht separat ausgewiesen sind 58,9 Mio Franken an Nebenerträgen (Gebühren aus Sonderleistungen im Zusammenhang mit dem Wagenladungsverkehr und Cargo Domizil sowie die Erträge aus dem Lagerhausgeschäft).

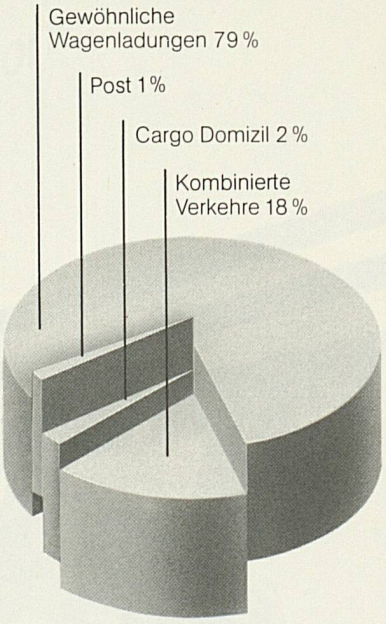
Verkehrsertrag
Franken



Verkehrsmenge
Tonnen



Verkehrsleistung
Tonnen-km



Verkehrsertrag

Der Güterverkehrsertrag lag 1985 knapp über dem Ergebnis des Vorjahres, wobei die Entwicklung nach Verkehrsarten zum Teil erhebliche Unterschiede aufwies. Eine Zunahme um 3,9% verzeichnete der Wagenladungsverkehr. Dazu trugen einerseits die konsequente Ertragsverbesserung und anderseits die Aktion «deckungsorientierte Mengenoptimierung zur Kapazitätsauslastung» bei, die eine verstärkte Aktivität im Tages-Transportgeschäft ermöglichte. Eine Ertragsverbesserung um 5,6% konnte im kombinierten Verkehr erreicht werden, wo sich namentlich die aggressiven Akquisitionsbemühungen von SBB und Hupac SA im Huckepackverkehr auswirkten. Erwartungsgemäss blieben jedoch die Erträge beim Cargo Domizil hinter jenen des früheren Stückgutverkehrs zurück. Beim Cargo Domizil handelt es sich um ein neues, auf das Preisniveau der Konkurrenz ausgerichtetes Produkt. Sein Ergebnis kann mit den Werten der Vorjahre nicht direkt verglichen werden. Denn einerseits wirkt sich beim Ertrag der Wegfall des höher tarifierten Schnellgutes aus. Anderseits ermöglicht Cargo Domizil bei der Leistungserstellung Einsparungen, die den Minderertrag bei weitem übertreffen.

Verkehrsentwicklung

Die konjunkturelle Aufwärtsentwicklung sowie die Bemühungen zur besseren Kapazitätsauslastung und Erhöhung des Marktanteils führten zu einer Steigerung der Verkehrsmenge um 2,4%. Bei den Wagenladungen wurde im Binnenverkehr der grösste Zuwachs erreicht. Das positive Resultat ist allerdings zum Teil auf den Abbau von Inlandlagern – und damit zu Lasten des Importverkehrs – zurückzuführen. Der Exportverkehr konnte leicht, der Transit-Wagenladungsverkehr deutlich gesteigert werden. Die grösste Mengenentwicklung wies wieder der kombinierte Verkehr auf, wo sich besonders das Huckepackangebot einer grossen Nachfrage erfreute. Im Cargo Domizil wurden die hoch angesetzten Ziele beinahe erreicht.

Neuerungen im Güterverkehr

Cargo Domizil: 1985 war im Güterverkehr eindeutig das Jahr des Cargo Domizil, das nach intensiver Marktvorbereitung am 1. Januar 1985 eingeführt wurde. Das neue Stückgutangebot ist ein gemeinsames Produkt der SBB und der Privatbahnen für alle Landesregionen. Trotz witterungsbedingten Umstellungsschwierigkeiten Anfang Jahr hatte Cargo Domizil einen planmässigen und erfolgreichen Start. Die Erfahrungen des ersten Betriebsjahres lassen den Schluss zu, dass sich Cargo Domizil bewährt und die Position der Schiene in diesem wichtigen Marktsegment eindeutig gefestigt hat. Erwähnenswert ist die insgesamt gute Zusammenarbeit mit den Strassenpartnern der Domizildienste; einzelne Schwierigkeiten konnten im Lauf des Jahres überwunden werden.

Wagenladungsverkehr (neu: Cargo Rail): In diesem nach wie vor wichtigsten Geschäftsbereich des Güterverkehrs, der in Zukunft in Analogie zum Cargo Domizil unter dem Markennamen «Cargo Rail» geführt wird, wurden eine Reihe von punktuellen Leistungsverbesserungen vorgenommen. Wesentlichste Änderung ist aber die grundlegende Überarbeitung des Tarifangebotes auf den 1. Januar 1986 mit dem Ziel, einfachere, transparentere und konkurrenzfähigere Preise anzubieten. Die Änderungen beinhalten

- eine vereinfachte europäische Güterklassifikation (Reduktion der Anzahl Warenpositionen von 1098 auf 655)
- die Aufhebung der Werttarifierung und Distanzdegression
- die Einrechnung von gewissen Gebühren und Sondertarifen in die Grundfrachten
- die Anpassung der Tarifierung für Privatwagen
- mehr Flexibilität bei Preisangeboten durch Kompetenzdelegation und Verkürzung der Entscheidungswege
- die Abkoppelung des Transittarifes von den Tarifen des schweizerischen Verkehrs
- die Einführung von durchgehenden Tarifen im grenzüberschreitenden Verkehr. Den Anfang machte am 1. Januar 1986 der deutsch-schweizerische Wagenladungstarif; im Sommer 1986 wird der französisch-schweizerische Wagenladungstarif folgen.

Diese Neuerungen wurden mit einer teuerungsbedingten Preisanpassung von 3% kombiniert.

Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs: Seit Anfang April 1985 verbindet werktäglich ein TRES-Zug (Trasporti Rapidi Economici Sicuri) Bologna mit der BRD über Chiasso–Basel. Das Angebot richtet sich an Verfrachter von Kaufmannsgütern der Regionen Emilia-Romagna sowie Toscana und sieht die Ankunft innert 72 Stunden auf allen deutschen Empfangsbahnhöfen vor. In der Gegenrichtung bieten seit Juni 1985 täglich zwei GONG-Züge (Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt) einen schnellen Transport von Mannheim nach Chiasso innert 11 Stunden an.

Kombinierter Verkehr (neu: Cargo Combi): Für den Huckepack- und Grosscontainerverkehr wurden neue Angebotsstrategien verabschiedet und erste Schritte zu deren Umsetzung eingeleitet. Den Strategien sind folgende Ziele und Rahmenbedingungen zugrunde gelegt:

- Ausbau und Förderung entsprechend den Marktbedürfnissen, unter Berücksichtigung der vorhandenen Kapazitäten und der Wirtschaftlichkeit
- Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und umweltpolitischer Bedürfnisse aufgrund von Bestellungen der öffentlichen Hand, unter Abgeltung der entsprechenden Leistungen
- Weiterführung und Vertiefung der Zusammenarbeit mit den Absatzmittlern HUPAC und Intercontainer
- Optimierung der Erträge und Minimierung der Kosten

Intercontainer-Pool: Anfang Oktober traten die SBB dem Intercontainer-Pool bei. Den Poolmitgliedern stehen eine Reihe von palettengängigen Grosscontainer-Typen zum freizügigen Einsatz zur Verfügung. Das gemeinsame Angebot dient der Förderung des europäischen Grosscontainerverkehrs und erlaubt, dem Kunden Gesamttransportlösungen von Haus zu Haus anzubieten. Dem von den Mitgliedbahnen getragenen Pool gehören praktisch alle westeuropäischen Bahnen an.

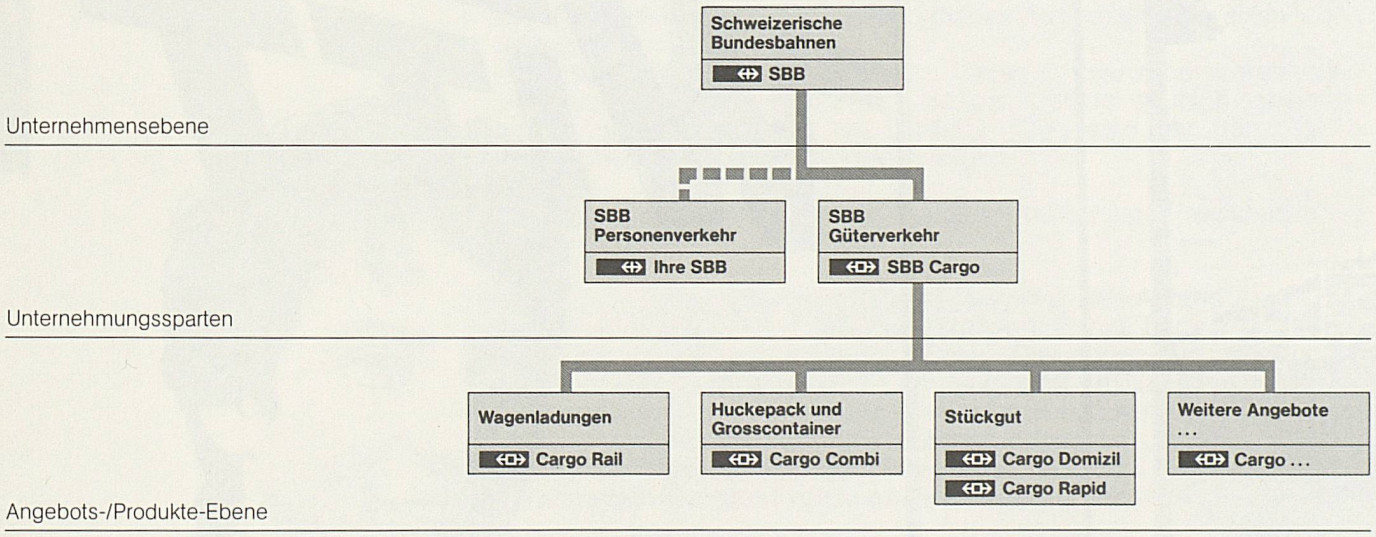
Cargo Domizil: Feuerprobe des Startjahrs bestanden
Mit Jahresbeginn 1985 trat Cargo Domizil, das neue Stückgutkonzept der Schweizer Bahnen, in Kraft. Wie viele andere Mitarbeiter von SBB und Domizildiensten trug Alvaro Dos Santos, Chauffeur eines Westschweizer Domizildienstes, dazu bei, dass die Kunden auf das Cargo-Domizil-Motto zählen konnten: «Die Bahn holt's. Die Bahn bringt's.»

Cargo Domicile
Le chemin de fer de porte à porte.
WITT

Dienstleistungszentrum Romanshorn: Am 1. Juni nahm in Romanshorn ein neues Dienstleistungszentrum seinen Betrieb auf. Das auf dem Areal des ehemaligen Lagerhauses SBB entstandene Zentrum ist ein Gemeinschaftswerk von Spediteuren, Getreideimporteuren, Bootsservicefirmen und den SBB. Diese Partner haben sich in der ROLDAG, der Romanshorner Lagerhaus und Dienstleistungs AG, zusammengeschlossen.

Neue Strukturierung und neues Erscheinungsbild: Zur besseren Positionierung und Profilierung am Markt wurden der Güterverkehr und seine Produkte neu gegliedert. Der Markenname «Cargo Rail» wurde mit dem Slogan «Güterreise wagenweise» ergänzt.

Neue Struktur und neues Erscheinungsbild Güterverkehr SBB



Kommunikation: Hauptgewicht in der Güterverkehrswerbung hatte die Einführung des Cargo Domizil. Neu war die Darstellung eines Güterverkehrsangebots im Werbefernsehen; denn es galt, Cargo Domizil nicht nur den Stückgutkunden, sondern einem breiten Publikum näherzubringen. Zum hohen Bekanntheitsgrad trug auch das konsequente Durchziehen des Cargo-Domizil-Erscheinungsbildes von der Werbung bis zum Personal und den Camions der Domizildienste bei.

Produktion

Personenverkehr

Die Reisezugleistungen stiegen 1985 um 0,7% auf 80,1 Mio Zugkilometer (Vorjahr 79,5 Mio). Im Tagesdurchschnitt boten die SBB 212 700 km Reisezugleistungen an. Zusätzlich wurden 6900 Extra- und Entlastungszüge (+20%) gefahren. Darin enthalten sind 1800 bestellte Extrazüge (+150), 90 zusätzliche Züge für die Regionalwahlen in Italien sowie 3700 Nachführungen von verspäteten Zügen, insbesondere ab ausländischen Bahnen (+900, davon allein 600 während der Kälteperiode in den Monaten Januar bis März).

Elektronische Platzreservierung (EPR)

Das Reservierungsaufkommen auf EPR-Anlagen der SBB war mit 1 989 003 zugeteilten Sitz-, Liege- und Bettplätzen 9% höher als im Vorjahr. Im internationalen Reservierungsverbund (IRIS) buchten die SBB bei den ausländischen Partnern 1 467 928 Plätze (+5%), die ausländischen Partner bei den SBB 566 187 Plätze (+23%). Der Verkehr von und nach der DB weist die markanteste Zunahme auf. Die Zahl der bei der SNCF reservierten Plätze hat sich seit dem Ausbau des TGV-Netzes auf dem Niveau von rund 800 000 eingependelt.

Kinderabteile als neue Attraktion für Familienreisen
Die versuchsweise auf Hauptlinien verkehrenden Familienwagen mit Kinderabteil entsprechen – wie eine Marktstudie aufzeigte – einem nachgewiesenen Bedürfnis. Die SBB wollen deshalb dieses Angebot noch ausdehnen.

Auf den 1. Mai 1985 konnte die Zusammenschaltung mit der von den spanischen und portugiesischen Bahnen (RENFE und CP) gemeinsam betriebenen Anlage realisiert werden. Während der ersten acht Monate verkauften die SBB rund 30 000 Plätze.

Reisegepäck

Fly-Gepäck: Bei den 107 Annahmestellen wurden 207 836 Gepäckstücke aufgegeben, im Tagesmittel 569 oder 13,8% mehr als im Vorjahr. Die Zunahme bei den über Zürich aufgegebenen Sendungen beträgt 13,2%, bei jenen via Genf 18,6%.

Abhol- und Zustelldienst für Reisegepäck: Nach vorerst in vier wird diese Dienstleistung seit dem 1. Juni 1985 nun in neunzehn Städten angeboten. Damit kann ein Kundenbedürfnis abgedeckt werden, was durch die steigende Nachfrage belegt wird.

Güterverkehr

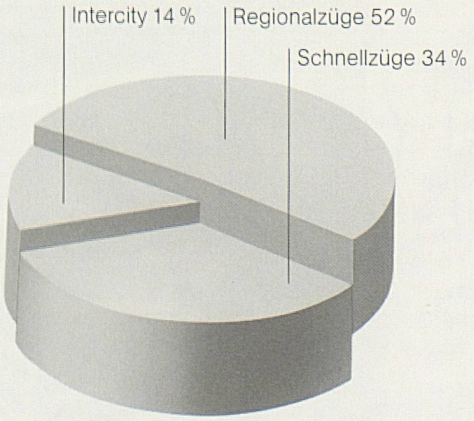
Für die Beförderung des gesamten Gutaufkommens von 44,5 Mio t wurden in 719 774 Zugstunden 28,0 Mio Zugkilometer (–0,3%) gefahren.
Der Verkehr ab und nach den Rheinhäfen war mit 5,2 Mio t rückläufig (–7%); ab den Rheinhäfen wurden 4,4 Mio t (83,5%) befördert. Mehrverkehr war lediglich bei siderurgischen Produkten zu verzeichnen, während das Aufkommen bei anderen Massengütern wie Mineralöl, Kohle, Getreide und Futtermitteln zurückging. Im programmierten Verkehr wurden 23,7 Mio Brt mit 22 659 Zügen (+5,5%) befördert; die mittlere Anhängelast pro Zug betrug 1047 Brt (–1,9%). Die grössten Anteile an diesem Verkehr weisen auf: flüssige Brennstoffe 6139 Züge (+15%), Huckepack 5527 (+6,8%), Kies 1986 (–3,2%), Autos 1602 (+3,3%) und Grosscontainer 1263 Züge (–8,1%).

Entwicklung von Verkehr und Produktion 1980–1985

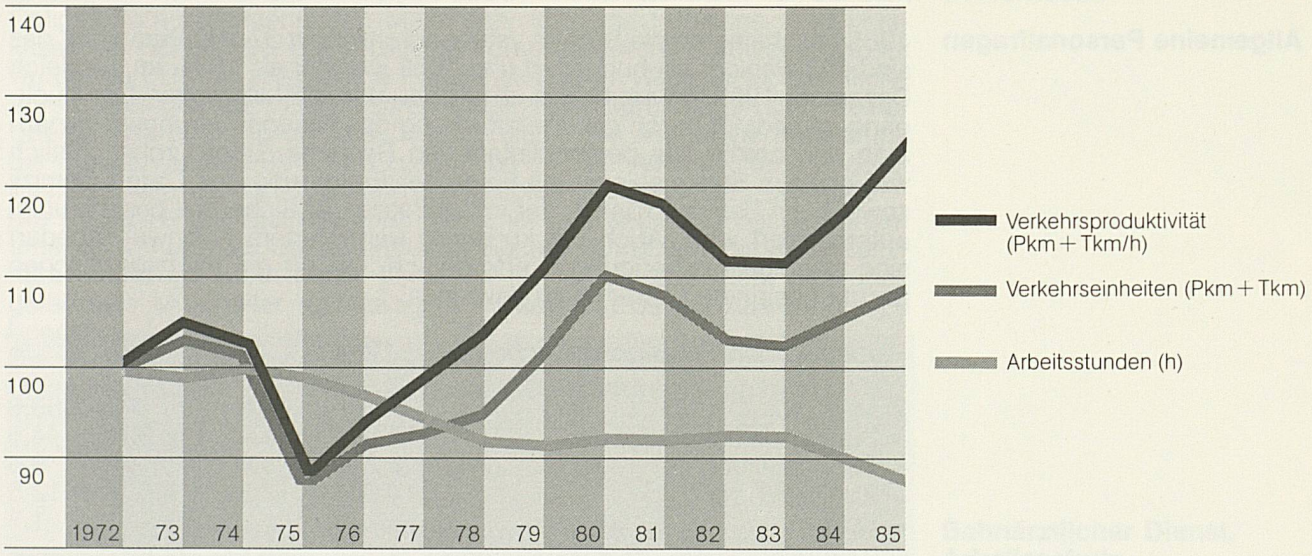
Jahr	Mio Netto-tonnen	Index	Mrd Netto-Tonnen-km	Index	Effektivleistungen Zugverkehr Mio Zug-km	Index	Zug-stunden	Index
1980	46,3	100	7,4	100	29,9	100	774 978	100
1981	45,3	98	7.1	97	29,5	98	758 256	98
1982	41,9	91	6,5	88	28,7	96	749 222	97
1983	41,5	90	6,4	87	28,0	94	739 701	95
1984	43,5	94	6,9	93	28,1	94	739 119	95
1985	44,5	96	7,1	96	28,0	94	719 774	93

Das Programm für die Beschaffung und Ausmusterung von Güterwagen wurde der veränderten Situation im Stückgutverkehr (Cargo Domizil) und der international abgesprochenen Erhöhung der Geschwindigkeit für Güterzüge auf 90 km/h angepasst. Im allgemeinen konnten die Wagen termingerecht zur Beladung bereitgestellt werden. Einige Engpässe traten bei saisonbedingten Verkehrsspitzen auf, ferner bei den für bestimmte Transportgüter eingerichteten Spezialwagen.

Leistungen nach Zugsgattungen



Entwicklung der Verkehrsproduktiviät
Index 1972 = 100



Kundenorientierte Aus- und Weiterbildung

Mehr als die Hälfte des SBB-Personals arbeitet beim Betrieb, im Personen- und Güterdienst, als Betreuer auf den Zügen. Neben der Aus- und Weiterbildung im Bereich der sicherheitsdienstlichen Funktionen (Zugabfertigungs- und Rangierdienst) kommt auch der Verhaltensschulung für den Kundenkontakt wachsende Bedeutung zu. Stand bisher beim Verhaltenstraining für alle Personalkategorien die Verkaufsschulung im Vordergrund, so finden nun seit zwei Jahren Intensivkurse «Transaktionsanalyse» für das Zugpersonal statt. Die Leitung dieser dreitägigen Konfliktbewältigungsseminare liegt in den Händen erfahrener Oberzugführer, Zugführer und Kondukteure. Damit ist eine optimale Praxisbezogenheit gewährleistet. Nach den 3000 Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern werden diese Kurse allen im Kundenkontakt stehenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern angeboten. Die Transaktionsanalyse-Seminare sind Beginn und Grundlage für ein kundenbezogenes Verhaltenstraining, das in den kommenden Jahren schrittweise vertieft und intensiviert wird. Daneben soll aber auch das verkäuferische Verhalten mit modernen Methoden der Erwachsenenschulung weitertrainiert werden.

Liegenschaften und kommerzielle Nutzung

Die SBB verfügen über bedeutende Liegenschaften und Grundbesitz mit einer Gesamtfläche in der Grössenordnung von 13 000 Hektaren und mehreren tausend vermieteten und selbst genutzten Objekten. Kennzeichnend ist die heterogene Zusammensetzung des Portefeuilles: Die Liegenschaften befinden sich nicht nur an Lagen mit durchschnittlicher Ertragskraft, sondern sowohl in wirtschaftlich attraktiven Bereichen in Stadtzentren wie auch in Gebieten mit praktisch keiner Bodenrente, wie Wald oder Böschung.
Um die Möglichkeiten zur Ertragsverbesserung noch konsequenter als bisher auszuschöpfen, haben die SBB eine Neuordnung und Aufwertung des Liegenschaftswesens beschlossen. Als erster Schritt wurde auf Stufe Generaldirektion die Abteilung «Liegenschaften und kommerzielle Nutzung» geschaffen. Ihre operative Tätigkeit nahm sie im Oktober 1985 auf. Sie wirkt als Fachdienst der Generaldirektion für alle Geschäfte im Bereich Grund und Boden und deren Bewirtschaftung. Zu den wichtigsten Tätigkeiten im Berichtsjahr gehörten die Erarbeitung und Umsetzung einer provisorischen Bodenpolitik mit entsprechenden Richtlinien, die Inangriffnahme des Projektes «EDV-unterstützte Liegenschaftsverwaltung und -bewirtschaftung» und die unternehmungsweite Inventarisierung aller pendenten Liegenschaftsgeschäfte. Ausserdem ist die Neuorganisation der Liegenschaftsdienste in den Kreisen durch Zusammenfassung der bisher in den verschiedenen Abteilungen wahrgenommenen Funktionen eingeleitet. Eine weitere wichtige Aufgabe besteht in der Begleitung grosser Bauvorhaben mit Drittnutzungen, wie bei der Umgestaltung der Anlagen in Genf-Cornavin, beim Masterplan Basel und im Knotenpunkt Zürich HB.