

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1986)

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: 17.01.2026

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

Marketing und Produktion

Markt, Umwelt

Allgemeine Wirtschaftsentwicklung
1986 in der Schweiz

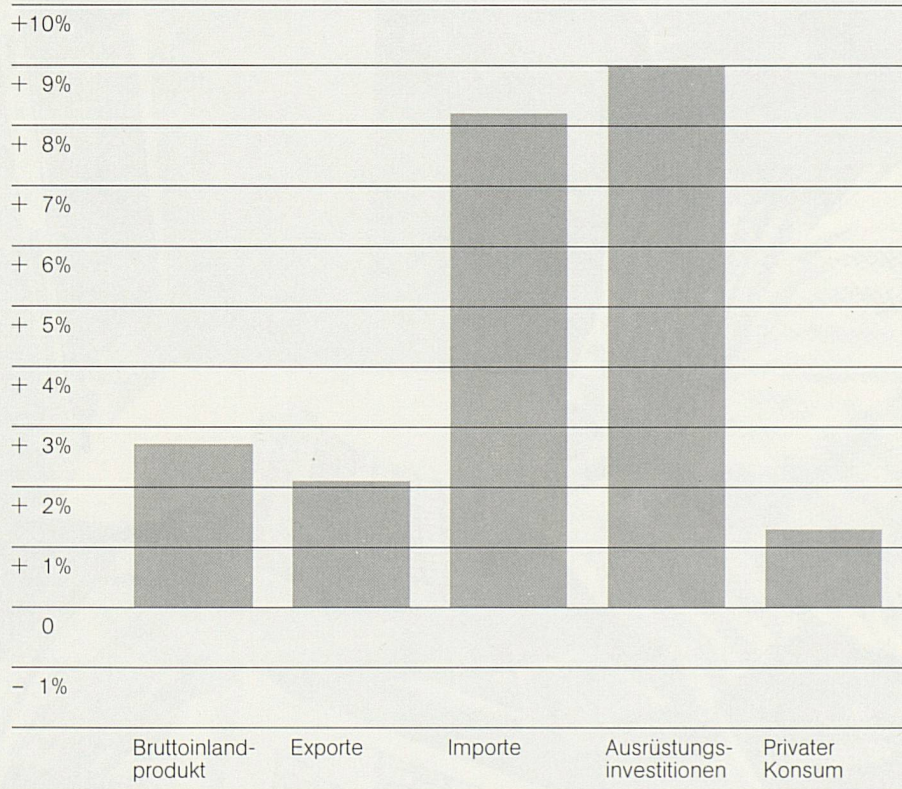
Der private Konsum und die Ausrüstungsinvestitionen gaben dem Wirtschaftswachstum 1986 die stärksten Impulse. Der hohe Frankenkurs sowie die sinkenden Ölpreise dämpften das Exportwachstum und förderten den Import; dies hatte unter anderem eine tiefe Inflationsrate zur Folge.

Volkswirtschaftliche Kennzahlen 1986

Arbeitslosenquote: 0,7%

Teuerungsrate: 0,8%

Veränderungen gegenüber 1985



Verkehrsmarkt Schweiz

Kennzahlen des Verkehrsmarktes 1986

Veränderung
zu 1985 in %

Nationalstrassennetz	geplant	1852 km	- 3,0
	in Betrieb	1409 km	+ 2,0
Motorfahrzeugbestand	Auto	2,7 Mio	+ 2,4
	Last- und Lieferwagen	207 014	+ 3,2
	Gesellschaftswagen	10 800	+ 0,3
Motorisierungsgrad	PW pro 1000 Einwohner	410	+ 2,0
Güterumschlag		8,987 Mio t	+ 10,9
Rheinhäfen			
Flugverkehr	Passagiere	10,45 Mio	+ 3,6
Tourismus	Logiernächte total	33,8 Mio	- 1,6
	Schweizer	14,2 Mio	+ 1,5
	Ausländer	19,6 Mio	- 3,7
	davon aus den USA	2,1 Mio	- 36,3

Die günstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen belebten die Nachfrage nach Motorfahrzeugen wie auch den Güterumschlag der Rheinhäfen (der Bahnanteil betrug dabei 62% gegenüber 64% im Vorjahr). Im Tourismus liessen der tiefe Dollarkurs und politische Unsicherheiten die Zahl der Touristen aus Übersee sprunghaft zurückgehen.

Sondermassnahmen des Bundes für den öffentlichen Verkehr

In der Sondersession vom Februar 1985 stand im Nationalrat das Waldsterben zur Debatte. Unter den geeigneten Massnahmen zu dessen Bekämpfung und zur Verbesserung der Luftqualität wurde auch die Förderung des

öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen und dabei Bahn 2000 als zielkonformes Vorhaben bezeichnet. Darüber hinaus sollte aber nach Ansicht des Parlaments das Verkehrsverhalten der Bevölkerung durch Tarifierenzen bereits kurzfristig beeinflusst werden. So beschlossen 1986 die beiden Kammern auf Antrag des Bundesrates, ab 1.1.1987

- den Jahrespreis für ½-Preis-Abonnemente auf einheitlich 100 Franken zu senken;
- die Preise für Bahn- und Busabonnemente auf Kurzstrecken anzugleichen;
- den Preis für das Jahres-Streckenabonnement vom zehn- auf den acht-fachen Monatspreis herabzusetzen.

Ausserdem sei das Angebot im Regionalverkehr durch Fahrplanverdichtungen zu verbessern.

- Im Bereich des Güterverkehrs sehen die Förderungsmassnahmen vor,
- die Bahnbeförderungspreise von und nach den Basler Rheinhäfen teilweise zu senken;
 - finanzielle Beiträge auszurichten für den Bau gewässerschutzkonformer Umschlagplätze für Mineralölprodukte auf Bahnstationen.

Da eine Veränderung des Verkehrsverhaltens einen längeren Zeitraum beansprucht, sind die Förderungsmassnahmen vorerst für eine Dauer von sechs Jahren geplant.

Entwicklung des Personenverkehrs 1986 im Vergleich zum Vorjahr

	Erträge Mio Fr.	%	Mengen Mio Pers.	%	Leistungen Mio Pkm	%
Total Personenverkehr	1206,7	+ 1,3				
Beförderung von Personen	1179,5	+ 1,2	228,5	+ 1,7	9325	– 0,6
– Binnenverkehr	932,9	+ 3,7	219,1	+ 2,0	7833	+ 0,6
Einzelreisen	569,3	+ 2,6	82,5	+ 1,5	3617	+ 2,0
Gruppenreisen	42,1	+ 2,8	6,1	+ 5,9	508	+ 7,3
Geschäfts- und tourist.						
Abonnemente	130,0	+ 8,4	8,9	– 8,3	974	– 12,6
Streckenabonnemente	191,5	+ 4,0	121,6	+ 3,0	2734	+ 2,9
– Internationaler Verkehr	242,5	– 7,7	9,4	– 4,5	1492	– 6,4
Gepäck	22,6	+ 5,2				
Begleitete Motorfahrzeuge	4,6	+ 30,1				
(inkl. Verbilligungsbeitrag des Bundes)						

Unter «Beförderung von Personen» enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 4,1 Mio Franken «übrige Erträge»; darunter fallen Erträge aus Ausstellungszügen, Organisationszuschläge aus den Reisedienst-Abrechnungen, periodenfremde Erträge usw.

Personenverkehr

1986 erzielten die SBB gegenüber dem bisherigen Spitzenjahr 1985 einen um 15,7 Mio Franken oder 1,3% höheren Ertrag. Dabei wirkten sich im Binnenverkehr insbesondere die Tarifmassnahmen vom Mai 1985 sowie ab November der Verkauf des neuen ½-Preis-Abonnementes ertragssteigernd aus. Im internationalen Verkehr wurde das Vorjahresergebnis wegen ungünstiger Verkehrsentwicklung nicht erreicht. Beim Gepäck ergab sich der Mehrertrag zur Hauptsache aus den höheren Einstellgebühren für Handgepäck; bei den begleiteten Motorfahrzeugen ist er auf Frequenzzunahmen zurückzuführen: Simplon +59%, Bodensee +8%, Auto im Reisezug +1%.

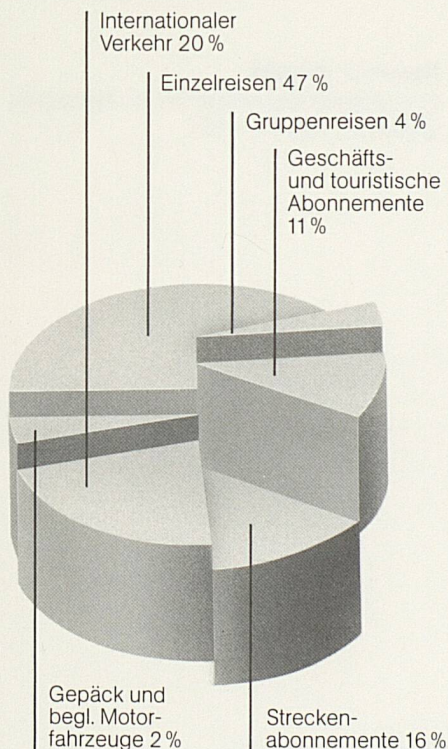
Verkehrsertrag

Gesamthaft nahm die Verkehrsmenge um 3,6 Mio Personen zu, während die abgesetzten Verkehrsleistungen um 113 Mio Personenkilometer zurückgingen. Der stark gesunkene Benzinpreis, die zunehmende Motorisierung und der fortschreitende Ausbau des Autobahnnetzes wirkten nachfragedämpfend. Im Binnenverkehr ist die Verkehrszunahme vor allem der positiven Verkaufsentwicklung der Streckenabonnemente zuzuschreiben. Die neue Familienvergünstigung belebt zudem die Nachfrage bei den Einzelreisen. Bei den Geschäfts- und touristischen Abonnements hatten Vorratskäufe und die Abgabe von drei Gratistageskarten zu ½-Preis-Abonnements «Junior» (1986: eine Gratistageskarte) die Absatzzahlen

Verkehrsentwicklung

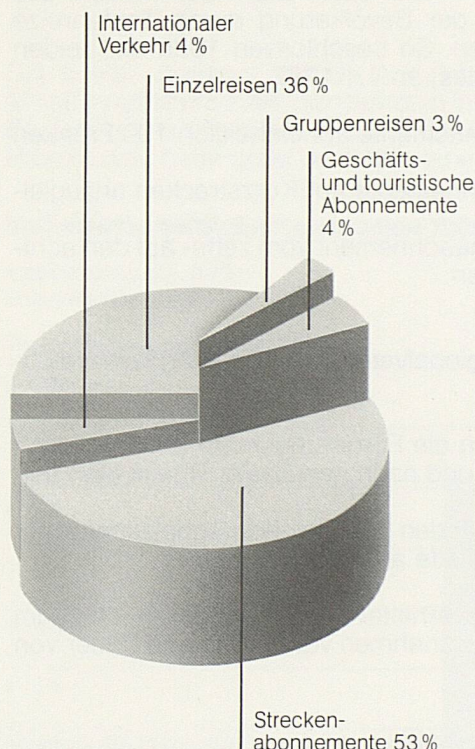
Verkehrsertrag

1206,7 Mio Franken



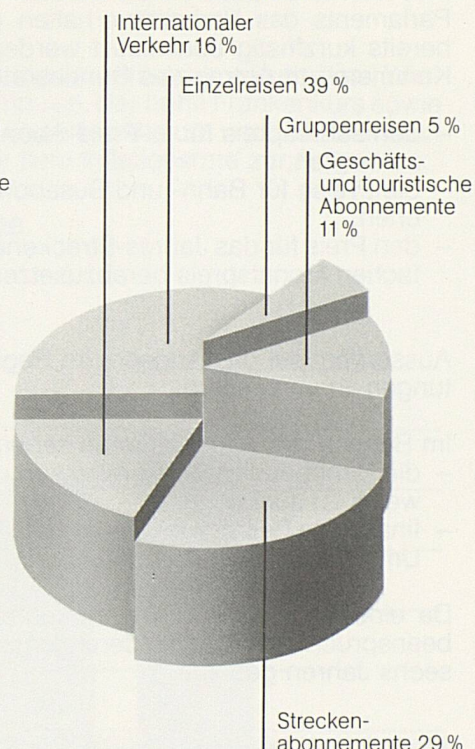
Verkehrsmenge

228,5 Mio Personen



Verkehrsleistung

9325 Mio Personenkilometer



des Vorjahres überdurchschnittlich angehoben. Im internationalen Verkehr ist die Verkehrsabnahme hauptsächlich auf das Ausbleiben nordamerikanischer Touristen und den gesunkenen Dollarkurs zurückzuführen.

Neuerungen im Personenverkehr 1986

Einsatz weiterer Einheitswagen IV: Alle Intercityzüge Genf–St. Gallen sowie ein Teil der Schnellzüge am Jurasüdfuss wurden mit dem neuen klimatisierten Rollmaterial ausgerüstet.

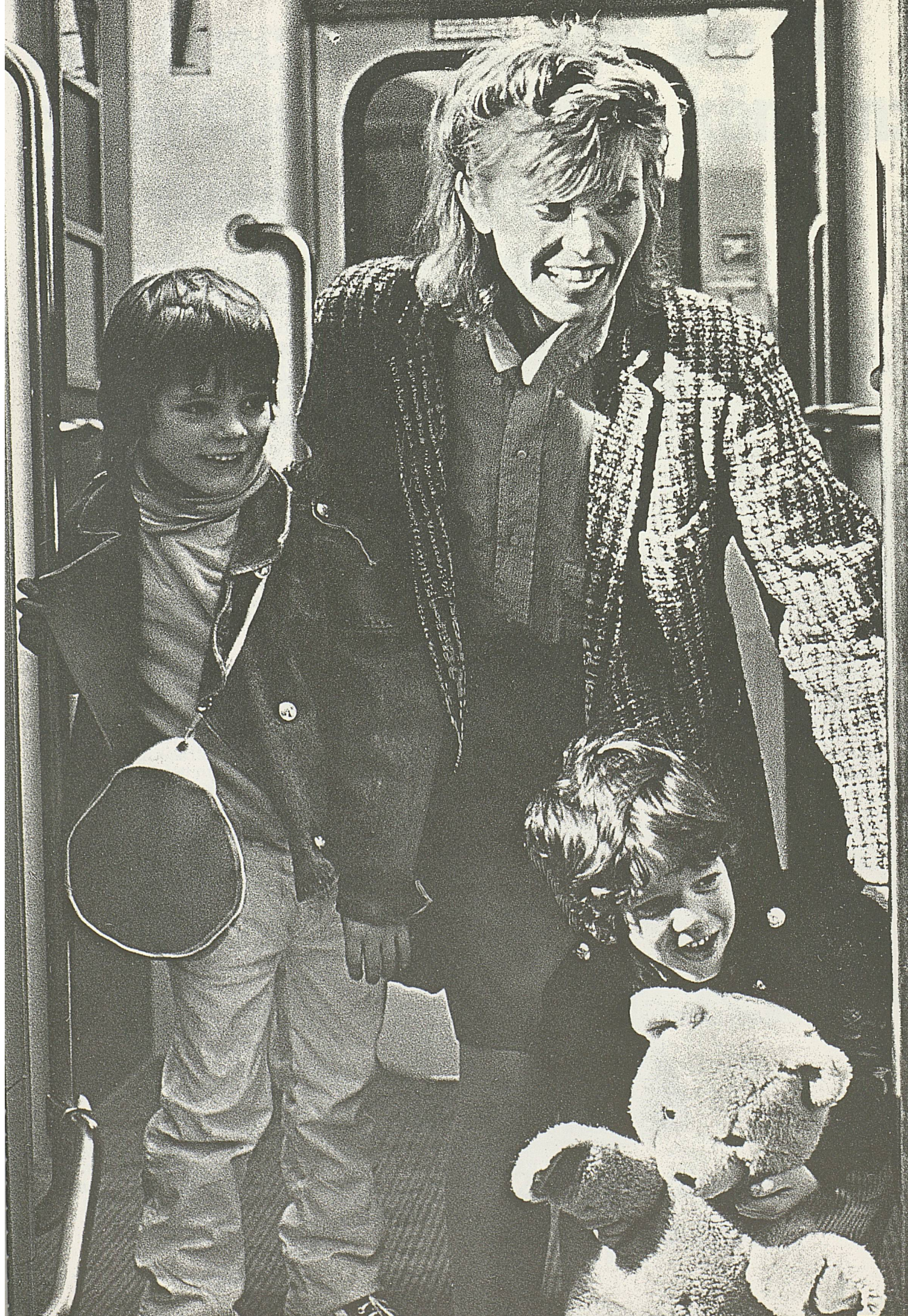
TGV Genf–Paris: Einführung eines fünften Zugpaares.

Direktverbindung Aarau–Zürich–Wollishofen: Dieses Zugpaar mit günstigen Verkehrszeiten für Pendler wurde definitiv in den Fahrplan aufgenommen (Montag bis Freitag).

Vier neue Familienwagen: Aufgrund der guten Erfahrungen mit den zwei bereits im Einsatz stehenden Familienwagen wurden auf den 29. 9. 1986 vier neue Familienwagen von Typ EW IV in Verkehr gesetzt. Sie sind noch geräumiger eingerichtet als die beiden ersten und erleichtern gleichzeitig das Zirkulieren der Reisenden durch den Wagen. Eine grosse Spielecke wird ergänzt durch sechzehn vorwiegend für Familien reservierte Sitzplätze mit Spieltischen, Möglichkeiten zum Abstellen von Kinderwagen und Rollstühlen sowie durch eine Wickelecke. Aussen sind die neuen Familienwagen mit einem Teddybären gekennzeichnet. Sie verkehren auf den Strecken Basel–Interlaken, Schaffhausen–Chiasso und Genf–St. Gallen.

Attraktives Familienreisen: Mit der neuen, unentgeltlich abgegebenen Familienkarte können seit dem 1. 5. 1986 alle eigenen Kinder bis 16 Jahre, in Begleitung mindestens eines Elternteils, gratis mitreisen. Ledige Jugendliche im Alter von 16 bis 25 Jahren fahren zum halben Preis mit. Die

... und die Kinder reisen gratis mit Familienreisen mit dem öffentlichen Verkehrsmittel sind seit Mai 1986 attraktiver. Auf diesen Zeitpunkt wurde eine neue, vereinfachte Formel für das Familienbillet in Kraft gesetzt und das Familien-Generalabonnement neu geschaffen. Ausserdem nahmen die SBB weitere moderne Familienwagen in Betrieb. Marktuntersuchungen haben ergeben, dass die Zahl der Familienreisen mit der Bahn seither deutlich zugenommen hat.



neue Formel wird auch in Verbindung mit Streckenabonnementen für gelegentliche Fahrten, ½-Preis-Abonnementen und Generalabonnementen angewendet. Sie ist für den Kunden wie auch für den Verkäufer leicht verständlich, einprägsam, einfach in der Anwendung und erleichtert den Billettbezug am Billettautomaten. Preisvorteile bringt sie neu auch bei Reisen, bei denen nur ein Elternteil teilnimmt, und für kinderreiche Familien. Die neue Formel der Familienvergünstigung wurde vom Markt sehr gut aufgenommen. Schätzungen, basierend auf Marktuntersuchungen von Mai bis Oktober 1986, ergaben eine Zunahme der Familienreisen um rund 35% und eine Umsatzsteigerung in diesem Segment um rund 50% im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode.

Das Familien-Generalabonnement wurde als Markttest ebenfalls auf den 1. 5. 1986 lanciert. Es ist geschaffen für häufigere Familienreisen und als Alternative zum Familienauto. Es berechtigt zu uneingeschränkten Fahrten auf dem Generalbereich für gemeinsame Reisen der ganzen oder von Teilen der Familie, kann aber ebenso für individuelle Fahrten einzelner Familienmitglieder verwendet werden. Das Abonnement ist auch für Ehepaare ohne Kinder erhältlich. Der Preis beträgt 2900 Franken für die 2. und 4350 Franken für die 1. Klasse.

«Aktion Borromini»: Das ½-Preis-Abonnement kostete bisher je nach Benützerkreis und Geltungsdauer bis zu 360 Franken. Seit 1. 1. 1987 ist es für ein Jahr zum Einheitspreis von 100 Franken erhältlich. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde das bisherige Sortiment aufgehoben. In einer Sonderaktion wurde das neue Abonnement schon ab November und Dezember 1986 mit 14- oder 13monatiger Gültigkeit angeboten; dies unter anteilmässiger Anrechnung des Preises für das bisherige Jahresabonnement. Als Leitmotiv für die Werbung diente Francesco Borromini, dessen Gesichtszüge die Vorderseite der 100-Franken-Note zieren. Für Publizität sorgten auch die von Firmen für ihre Mitarbeiter gekauften und die von einer Ladenkette zu 90 statt 100 Franken vertriebenen Gutscheine für ein ½-Preis-Abonnement. Bis Ende 1986 waren rund 280 000 Abonnemente zu 100 Franken abgesetzt. Dies entspricht beinahe der Hälfte aller 1985 verkauften ½-Preis-Abonnemente.

Verbilligte Jahres-Streckenabonnemente für Pendler: Auch dieser vom Bund seit 1. 1. 1987 verbilligte Fahrausweis wurde mit einer Sonderaktion ab 1.11.1986 eingeführt.

Militärverkehr: Seit 1. 1. 1986 anerkennen die öffentlichen Transportunternehmen den Marschbefehl als gültigen Fahrausweis. Dank dieser Vereinfachung gehören Warteschlangen vor den Schaltern der Grossbahnhöfe an Einrückungstagen der Vergangenheit an. Die Transportkosten werden mit dem Eidgenössischen Militärdepartement (EMD) pauschal abgerechnet.

Vor 1986 waren die Urlaubsbillette zum Einheitspreis von fünf Franken nur in Militärschulen abgegeben worden. Mit der Ausdehnung auf die ganze Armee wurde für die Dienstpflichtigen ein zusätzlicher Anreiz geschaffen, während des Militärdienstes auf das Auto zu verzichten. Diese Massnahme richtet sich auch gegen die gefürchteten Übermüdungsunfälle. Für den Differenzbetrag zum normalen Militärtarif entschädigt das EMD die SBB.

Gruppenreisen: Auf den 1. 5. 1986 wurde die Mindestteilnehmerzahl zur Anwendung des Gruppenreisetarifs von 6 auf 5 Personen herabgesetzt. Ebenso tragen neue Ermässigungssätze für Schulen und Jugendliche den veränderten Marktbedürfnissen Rechnung. Bis 16 Jahre gilt nun die Ermässigung von 65%, während für die Altersstufe 16 bis 21 Jahre ein Rabatt von 50% eingeräumt wird.

Francesco Borromini, Patron des neuen ½-Preis-Abonnements
Das neue ½-Preis-Abonnement zu 100 Franken erwies sich schon kurz nach seiner Lancierung am 1. November 1986 als Verkaufsschlager. Bis Ende Jahr waren rund 280 000 Abonnemente, noch vor Mitte März 1987 bereits deren 700 000 abgesetzt. Als werbliche Leitfigur diente der aus dem Tessin stammende Barock-Architekt Francesco Borromini (1599–1667), dessen Gesichtszüge auf der Hundertfrankennote festgehalten und jeder-mann vertraut sind.

Das Gescheiteste, was Sie für einen Hunderter haben können: Das neue 1/2 Preis-Abo, für ein ganzes Jahr.

**Jetzt am Bahnhof!
Jetzt einsteigen!**



In Zukunft die Bahn.



Ihre SBB

Tarifverbund Luzern: Am 1. 10. 1986 wurde in der Region Luzern ein Tarifverbund für Sichtabonnemente eingeführt, vorerst versuchsweise während zwei Jahren. Der Verbund darf als schweizerische Pionierleistung gelten, beteiligen sich doch erstmals sämtliche öffentlichen Transportunternehmen einer Region an einem Flächenzonentarif. Das Verbundgebiet, das bei den SBB durch die Stationen Horw, Immensee, Gisikon-Root, Baldegg, Sursee und Wolhusen begrenzt wird, ist in Zonen eingeteilt. Der Abonnementspreis richtet sich nach der Anzahl befahrener Zonen. Dieses System ermöglicht dem Benützer die freie Wahl des Weges und Transportmittels innerhalb der gelösten Zonen. Die Preise der Verbundabonnemente werden durch jährliche Beiträge des Kantons Luzern und der beteiligten Gemeinden von rund 1,5 Mio Franken ermässigt.

Fitness-Bahn: In enger Zusammenarbeit mit konzessionierten Transportunternehmen und PTT wurde die Produktelinie «Fitness-Bahn» aufgebaut. Sie spielt den Konkurrenzvorteil der öffentlichen Verkehrsmittel aus: Start- und Zielort von Freizeitaktivitäten müssen nicht identisch sein. Das Angebot regt dazu an, die individuelle Fitness mit der «Umweltfitness» in Einklang zu bringen – mit der Bahn. Mit rund 28 000 bestätigten Reisen fand der 1986 erstmals herausgegebene Fitness-Bahn-Pass grossen Zuspruch. Dabei erfreuten sich unkonventionelle Angebote, wie Velo-Ausflüge im Waadtländer Jura und am Gotthard, ein «Barfussplausch» im Appenzellerland oder Schlauchbootfahrten auf Thur und Rhein besonders grosser Nachfrage. Der Fitness-Bahn-Pass löste Mehrverkehr und Mehrerlös aus und bewährte sich besonders gut als «Türöffner» für die Promotion der touristischen Angebote und der damit verbundenen Benützung der Bahn.

«Tarif Européen Voyageurs» (TEV): Im internationalen Verkehr wurde mit dem TEV ein neuer integrierter Tarif eingeführt, an dem sich auch die SBB beteiligen.

Elektronische Schaltergeräte (ESG): Der Einsatz von ESG wurde auf 24 SBB-Bahnhöfe ausgedehnt. Die Geräte drucken Billette und Abonnemente, nehmen Platzreservierungen vor und tauschen mit der zentralen EDV-Anlage in Bern Daten aus.

Aktionen und Zusatzleistungen:

- «Tagesreisen zu Superpreisen»: Erweiterung des Angebotes
- Abgabe einer Gratistageskarte zum ½-Preis-Abonnement «Junior» für 12 Monate
- Gratistransport von Fahrrädern in Regionalzügen vom 15. 8. bis 31. 10. 1986 als Versuch
- Einführung des Fly-Gepäcks für Abflüge ab Basel-Mülhausen ab 1. 5. 1986

Schiffsbetrieb auf dem Bodensee

Während die Gesamtzahl der mit SBB-Bodenseeschiffen beförderten Reisenden mit 387 826 (+0,2%) praktisch dem Vorjahresergebnis entsprach, war der Ausflugs-, Rund- und Sonderfahrtenverkehr mit 135 667 Passagieren um 5,3% schwächer als 1985, jedoch noch um 9,4% stärker als 1984.

Im Fährbetrieb Romanshorn–Friedrichshafen wurde die Zahl der Kurse um 3,6% auf 8477 erhöht. Die Zahl transportierter Fahrzeuge stieg um 9,8% auf 98 736:

	<u>1985</u>	<u>1986</u>	
Personenwagen, Busse	52 283	56 594	(+ 8,2%)
Lastwagen, Anhänger	12 104	13 838	(+14,3%)
Fahrräder, Mopeds, Motorräder	25 552	28 304	(+10,8%)

Entwicklung des Güterverkehrs 1986 im Vergleich zum Vorjahr

Güterverkehr

	Erträge Mio Fr.	%	Mengen Mio t	%	Leistungen Mio tkm	%
SBB Cargo	1178,7	0	45,1	+ 1,4	6966	- 1,2
Cargo Rail	807,8	+ 1,3	38,7	+ 1,0	5487	- 2,3
– Binnenvverkehr	309,2	+ 3,4	17,4	+ 5,2	1678	+ 1,3
– Export	54,4	- 8,7	2,1	- 9,8	330	- 7,0
– Import	237,7	+ 6,5	11,3	+ 2,5	1281	- 1,8
– Transit	206,5	- 4,1	7,9	- 6,0	2198	- 4,4
Cargo Combi	60,7	+ 2,3	5,1	+ 3,3	1318	+ 3,1
– Grosscontainer	35,0	- 1,3	2,6	- 1,5	590	- 4,2
– Huckepack	25,7	+ 7,6	2,5	+ 8,8	728	+ 10,0
Cargo Domizil	157,4	- 3,0	0,8	+ 4,2	108	+ 3,8
Post	105,1	+ 4,0	0,5	+ 3,6	53	+ 1,9

Im Gesamtertrag von 1178,7 Mio Franken enthalten, aber nicht separat ausgewiesen sind 47,7 Mio Franken an Nebenerträgen (Gebühren aus Sonderleistungen im Zusammenhang mit Cargo Rail und Cargo Domizil sowie die Erträge aus dem Lagerhausgeschäft).

Der Ertrag des gesamten Bereichs SBB Cargo konnte 1986 gehalten werden, wobei die Ergebnisse je nach Geschäftszweig zum Teil recht erhebliche Unterschiede aufweisen. Mit einer Steigerung von 1,3% profitierte der Cargo Rail-Verkehr hauptsächlich von der kräftigen Inlandnachfrage, was sich vor allem im Binnen- und Importverkehr positiv auswirkte. Rückläufig entwickelte sich dagegen der Ertrag im Export- und Transitverkehr. Dafür verantwortlich sind hauptsächlich die Turbulenzen im europäischen Güterverkehrsmarkt, ausgelöst durch den Kurszerfall des US-Dollars und die enormen Preissenkungen im Mineralölbereich, die dem Strassentransportgewerbe Kosteneinsparungen und Preisreduktionen ermöglichten. Eine Ertragszunahme von 2,3% verzeichnete der Cargo Combi-Verkehr, wozu in erster Linie die zunehmende Nachfrage nach Huckepackleistungen beitrug. Seine Ertragskraft schwächte sich allerdings als Folge der Treibstoffverbilligungen und politisch bedingter Preissenkungen auf Konkurrenzrouten etwas ab. Beim Cargo Domizil ist der Ertragsrückgang auf den harten Preiskampf zwischen Anbietern des Strassentransports zurückzuführen. Zur Erhaltung des Marktanteils mussten deshalb verschiedentlich Frachtermässigungen eingeräumt werden.

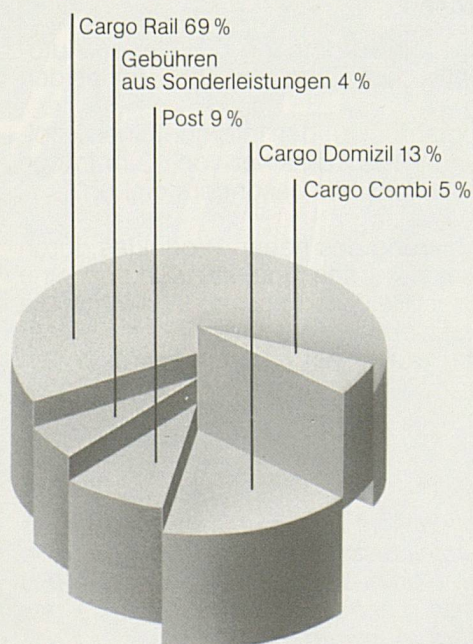
Verkehrsertrag

Dank verschiedenen positiven Einflüssen und hartnäckigen Verkaufsanstrengungen stieg die beförderte Tonnage um 1,4%; dies im Gegensatz zu den meisten europäischen Bahnen und trotz deren grossen Einfluss auf

Verkehrsentwicklung

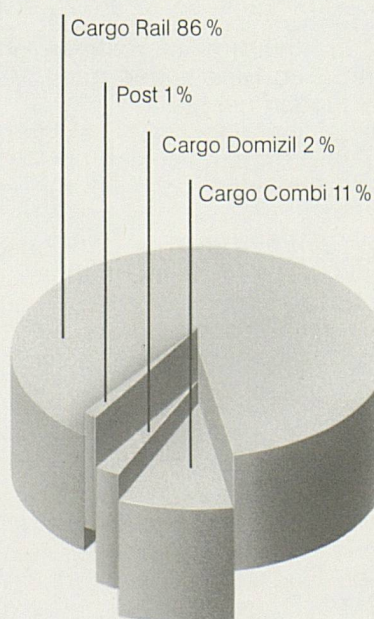
Verkehrsertrag

1178,7 Mio Franken



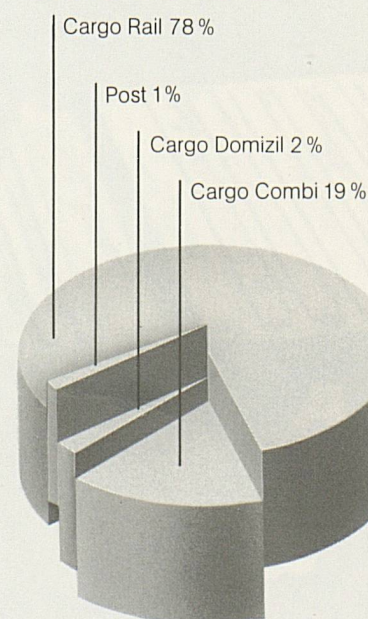
Verkehrsmenge

45,1 Mio Tonnen



Verkehrsleistung

6966 Mio Tonnenkilometer



den wichtigen internationalen Verkehrsanteil bei den SBB. Positiv entwickelte sich beim Cargo Rail der Binnen- und Importverkehr sowie der Cargo Combi- und Cargo Domizil-Verkehr. Cargo Combi befindet sich weiterhin im Aufwind: Bemerkenswert ist hier vor allem der Zuwachs beim Huckepack, während der Grosscontainerverkehr die neue Konkurrenzierung durch die Rheinschiffahrt zu spüren bekam. Cargo Domizil erreichte, nicht zuletzt aufgrund besonderer Anstrengungen in der Akquisition von Werkverkehr, einen leichten, aber nach den Verkehrsverlusten der letzten Jahre um so erfreulicheren Zuwachs. Rückläufige Entwicklungen verzeichneten beim Cargo Rail der Export und der Transit aus den bereits erwähnten Gründen; besonders betroffen wurden die Bereiche Siderurgie (Schrott!), Holz sowie Früchte und Gemüse. Die italienische Wirtschaft bezog den Schrott vermehrt aus den USA, das Holz aus Kanada und wies seine Lebensmitteltransporte nach dem Norden aus Leistungsgründen zunehmend der Strasse zu.

Neuerungen im Güterverkehr

Cargo Rail: Seit 1.1.1986 bieten die SBB den Kunden aufgrund besonderer Vereinbarungen für bestimmte Verkehre im Inland garantierte Beförderungszeiten an. Bei Überschreiten der Garantie erstatten die Bahnen 25% der bezahlten Fracht, und zwar ohne Schadennachweis.

Mit dem Ziel, einfachere, transparentere und konkurrenzfähigere Preise anzubieten, wurden auf 1.1.1986 die Tarife für den Binnen-, Import- und Exportverkehr grundlegend überarbeitet. Im Verkehr mit der BRD und Frankreich werden neue, direkte Tarife mit durchgerechneten Frachten angewendet.

Um Anfangs- und Endtransporte im Zusammenhang mit der Bahnbeförderung rationeller durchzuführen, prüfen die SBB zusammen mit interessierten Kunden den Einsatz von Umschlagsystemen Schiene/Strasse, die den Umschlag von Transportgefässen ohne Krananlagen erleichtern.

Für die SBB ist der internationale Verkehr mit einem Anteil von 60% am gesamten Güterverkehr von grosser Bedeutung. Da die Leistungsqualität der Bahnen im internationalen Verkehr an Wettbewerbsfähigkeit verloren hat, sind Anstrengungen hier besonders wichtig. In diesem Sinne streben die SBB zusammen mit den Partnerbahnen kürzere und zuverlässigere Lieferfristen an. Im Verkehr mit der BRD werden seit Mitte Jahr für 24 Relationen verbindliche Beförderungspläne angeboten. Bei Überschreitung der Lieferfrist erstatten die Bahnen ohne Schadennachweis 10% der bezahlten Fracht. Für 1987 ist im französisch-schweizerischen Verkehr eine gleichartige Massnahme in Vorbereitung. Sodann wurde in Basel zur Unterstützung der Aktivitäten im grenzüberschreitenden Verkehr je ein gemeinsames Büro SBB/SNCF und SBB/DB eingerichtet. Diese Verbindungsbüros (sogenannte Binômes) stehen allen Verkäufern und weiteren Interessenten für tarifarische, betriebliche und technische Fragen zum Nachbarnetz zur Verfügung.

Cargo Combi: Im Cargo Combi wurde 1986 nach wie vor eine expansive Akquisitionsstrategie betrieben. Nebst zahlreichen, eher punktuellen Massnahmen sind vor allem zu erwähnen:

- Die Eröffnung einer weiteren Huckepackverbindung («Rollende Autobahn») ab Rielasingen nach Mailand. Die Züge verkehren in beiden Richtungen nachts.
- Die Beschaffung von 20 Festlandcontainern für den Intercontainer-Pool-Verkehr. Es handelt sich um 40 Fuss-Grosscontainer von 13 m Länge und 2,5 m Breite, die sich für palettierte Güter besonders eignen.

Cargo Domizil: 1986 galt der Konsolidierung des neuen Produktes durch intensive Verkaufsanstrengungen. Diese wurden unterstützt durch eine laufende punktuelle Verbesserung der Beförderungszeiten, womit die gesetzlich vorgeschriebenen Lieferfristen erheblich unterschritten werden. Im internationalen Expressgutverkehr wurde mit «Eurail Express» ein

Containerumschlag in Basel

Container- und Huckepackverkehr bilden die beiden Säulen des Cargo Combi. Dieser Name steht als Markenzeichen für das umweltschonende Transportangebot der Bahn. Im Cargo Combi-Verkehr befördern die SBB rund 11% ihrer Gütertransporte; davon machen die Mengenanteile des Container- und des Huckepackverkehrs je etwa die Hälfte aus.



neues Angebot geschaffen. Es bezieht sich auf dringende Sendungen mit Einzelstückgewicht bis 50 kg ab 40 schweizerischen Bahnhöfen nach den wichtigsten Städten in Frankreich, Deutschland, Österreich, Belgien, Luxemburg, Grossbritannien und den Niederlanden. Die Beförderungszeiten werden garantiert, die Abfertigung ist einfach, in Frankreich und Deutschland ist die Hauszustellung im Preis inbegriffen.

Kommunikation

Werblich stand das Jahr 1986 im Zeichen der Profilierung des gesamten Güterverkehrs (SBB Cargo) und besonders des Wagenladungsverkehrs unter dem Produktnamen «Cargo Rail».

Um den Marktanteil der Bahn im Verkehr mit der BRD und Frankreich zu vergrössern, lancierten die SBB eine Verkaufsförderungsaktion. Dabei ermittelten sie die Transportbedürfnisse der einzelnen Kunden und unterbreiteten konkrete Offerten. Als Anreiz erhielten Kunden, die ihre Transportbedürfnisse der Bahn erläuterten, einen Rabattgutschein von 15% für einen ihrer nächsten Transporte.

Produktion *Personenverkehr*

Die Reisezugleistungen stiegen 1986 um 0,4% auf 80,4 Mio Zugkilometer. Im Tagesdurchschnitt boten die SBB 215 155 km Reisezugleistungen an. Zusätzlich wurden 9500 Extra- und Entlastungszüge geführt, davon 6900 im nationalen und 2600 im internationalen Verkehr.

Elektronische Platzreservierung *(EPR)*

Die Zahl der Platzreservierungen auf EPR-Anlagen der SBB war mit 2 069 620 zugeteilten Sitz-, Liege- und Bettplätzen um 4% höher als im Vorjahr. Im internationalen Reservierungsverbund (IRIS) buchten die SBB bei den ausländischen Partnern 1 479 663 Plätze (+1%), die ausländischen Partner bei den SBB 577 532 Plätze (+2%).

Seit 29.12.1986 können Schlafwagenplätze auch ab Italien über das System gebucht werden.

Reisegepäck

Fly-Gepäck: Bei den 109 Annahmestellen wurden 222 223 Gepäckstücke entgegengenommen, im Tagesmittel 609 oder 7% mehr als im Vorjahr. Die Zunahme bei den über Zürich aufgegebenen Sendungen beträgt 4,2%, bei jenen via Genf 13,5%. Über den am 1.5.1986 ins Fly-Gepäck-Angebot einbezogenen Flughafen Basel-Mülhausen wurden 3609 Sendungen spe-
diert.

Abhol- und Zustelldienst für Reisegepäck: Der Abhol- und Zustelldienst wird seit 1.1.1986 auch in Zürich angeboten. Diese Dienstleistung steht nun in 20 Städten zur Verfügung. 1986 wurden 6885 Aufträge (4218 Abholungen, 2667 Zustellungen) ausgeführt.

Güterverkehr

1986 betrug das gesamte Gutaufkommen 45,1 Mio Nettotonnen. Im Verkehr ab und nach den Rheinhäfen wurden 5,6 Mio t befördert (+6,7%). Davon entfallen 4,9 Mio t (88,3%) auf die bahnseitigen Hafenabfahrten. Zugenommen haben Mineralöle, Kohle, Getreide und Futtermittel, während bei den siderurgischen Produkten ein Rückgang zu verzeichnen war. Im programmierten Verkehr beförderten 23 628 Züge 24,1 Mio Brt (+1,9%); das entspricht einer mittleren Auslastung pro Zug von 1022 Brt (-2,4%). Die grössten Anteile an diesem Verkehr weisen auf: Flüssige Brennstoffe 6362 Züge (+3,6%), Huckepack 5962 Züge (+7,9%), Kies 2052 Züge (+3,3%), Autos 1821 Züge (+13,7%) und Grosscontainer 1348 Züge (+6,7%).

Der Güterwagenpark wurde den Bedürfnissen angepasst, einerseits durch die Ablieferung von 150 modernen Drehgestellwagen, anderseits durch die Ausmusterung von 1100 alten Zweiachswagen.

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.

Liegenschaften **und kommerzielle Nutzung**

Die mit dem Ziel der systematischen Ertragssteigerung eingeleitete Neuordnung des Liegenschaftswesens schreitet planmässig voran. Nachdem die Abteilung Liegenschaften und kommerzielle Nutzung (LN) auf Stufe Generaldirektion im Oktober 1985 ihre operative Tätigkeit aufgenommen hatte, wurden 1986 die Voraussetzungen geschaffen, um auch in den Kreisdirektionen alle Liegenschaftsbelange organisatorisch zusammenzufassen. Weiter ist der Ausbau des Instrumentariums für eine systematische und ertragsorientierte Liegenschaftsbewirtschaftung im Gange. Als vor-

erst wichtigstes Instrument trat das Projekt für ein EDV-System «Liegenschaften» im Januar 1987 in die Phase der Detailkonzeption.

Den hohen Erwartungen an die Ertragssteigerungen aus dem Bereich LN konnte im Berichtsjahr namentlich durch die Bereinigung der bestehenden Miet- und Pachtverhältnisse Rechnung getragen werden. Zusätzliche Erträge dürften sich in Zukunft vor allem durch Schaffung vermehrter Flächen für Drittnutzungen bei Bahnhofneubauten und -umgestaltungen realisieren lassen, wie zum Beispiel in Zürich HB, Locarno und Thun.

Mit der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn und der Realisierung von Bahn 2000 werden die bereits heute starken Benutzerströme in Zürich HB massiv ansteigen. Das Konzept für den Um- und Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofes trägt dieser Entwicklung Rechnung und will ein neues, attraktives Begegnungs- und Dienstleistungszentrum in der Innenstadt schaffen, das die Bahnreisenden und weitere Besucher aufzunehmen vermag. Neben den bahnspezifischen Dienstleistungen wird ein breites Spektrum von Angeboten zur Verfügung stehen. Ein entsprechendes Nutzungskonzept wurde 1986 erarbeitet. Für die beiden Gleisüberbauungsvorhaben HB Südwest und Wohnungsüberbauung Lagerstrasse wurden bei der Stadt Zürich ein gemeinsamer Gestaltungsplan und der erste Teil einer Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht.

Im Zusammenhang mit der unterirdischen Einführung der Centovallibahn in den Bahnhof Locarno wird das Bahnhofareal neu gestaltet und überbaut. Der Cargo Domizil- und der Cargo Rail-Verkehr werden von Locarno nach Cadenazzo verlegt. Dadurch werden die Gestaltungsmöglichkeiten und die kommerziell nutzbare Fläche erweitert.

Rund um den Bahnhofplatz Thun sind verschiedene Bauprojekte in Planung. Mit der Stadt Thun stehen die SBB in Verhandlung, um Schnittstellen mit den angrenzenden Bauträgern zu bereinigen. Die Projekte der SBB an der Rampenstrasse und an der Seestrasse gehen voraussichtlich im Frühjahr 1987 ins Mitwirkungsverfahren.