

# Cargo 2000 : Güterverkehr mit Zukunft

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1991)**

PDF erstellt am: **24.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675928>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Cargo 2000: Güterverkehr mit Zukunft

*Die Güterbahn soll rascher, leistungsfähiger und leiser werden. Das heutige Angebot wird dazu – in konzentrierter Form und auf qualitativ höherem Niveau – beibehalten. Namentlich im Stückguttransport werden die Produktionsanlagen abgespeckt. Dies ist die Strategie, die im Bericht Cargo 2000 erarbeitet wurde.*

Anlass für die Erarbeitung der Strategie Cargo 2000 ist der klare Produktivitätsverlust der letzten Jahre. So nehmen die SBB heute pro beförderte Tonne sechs Prozent weniger ein als 1973. Vom konjunkturellen Einbruch Mitte der siebziger Jahre hat sich der SBB-Güterverkehr nicht erholt. Zwar konnten die beförderten Mengen erhöht werden, doch verharren die Erträge nominal auf gut 1,2 Milliarden Franken. Die SBB führen diese Entwicklung unter anderem zurück auf abnehmende Konkurrenzfähigkeit, namentlich durch den Autobahnbau, aber auch auf den Trend zu leichteren, weniger massigen Gütern und auf logistische Veränderungen der Produktionsstruktur. Diese basiert

neu auf kurzfristig disponierten «Just-in-time»-Transporten in kleineren Partien. Würde man die heutigen Angebote unverändert weiterführen, brächte dies eine weitere Verschlechterung der Marktposition sowie der bereits heute ungenügenden Kostendeckung und damit des Unternehmungsergebnisses.

### Referenzvariante und vier Strategieoptionen

Das heutige Produktangebot (Referenzvariante) wurde mit Angebotsvarianten verglichen, die im wesentlichen einen oder mehrere bestehende Bereiche enthielten sowie – in einer Variante – ein neues

Angebot Cargo X für Behälter in Linienzügen. Mit der Referenzvariante verschlechtert sich das SBB-Ergebnis weiter, nämlich um 45 Millionen Franken jährlich.

Zum finanziell besten Ergebnis würde die Beschränkung des gesamten Angebots auf Ganzzugsverkehr, also eine eigentliche Desinvestitionsstrategie, führen. Die Konsequenz daraus wäre jedoch, ein intaktes Schienentransportsystem mit 3000 direkt angeschlossenen Betrieben aufzugeben. Die Bahn zöge sich in den stagnierenden Massengutmarkt zurück und gäbe ihren Marktanteil weitgehend preis. Zugleich würde sie auf 70 Prozent der Frachterträge verzichten. Gegenüber dieser Strategie erwiesen sich die andern geprüften Varianten zwar als weniger günstig. Diese gingen davon aus, dass zwei oder gar drei bestehende Bereiche





*Konkurrenzfähigkeit dank Innovation:  
Abteilbare Laderäume, schneller Umlad und hörbar leisere Drehgestelle stehen für die moderne Güterbahn.*



(Ganzzugs-, Wagenladungsverkehr, Cargo Domizil) beibehalten werden. Trotzdem könnten damit – im Vergleich zur Referenzvariante, also dem heutigen Produkteangebot – 100 Millionen Franken eingespart werden.

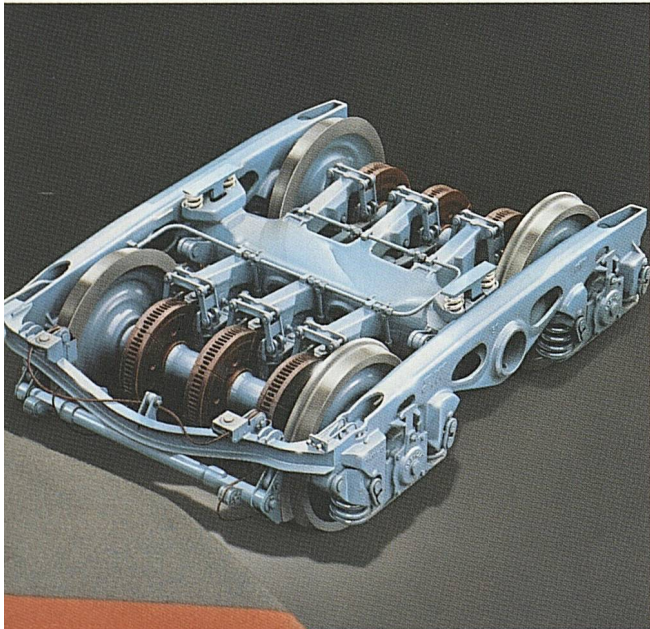
sondere die Transportzeit, wird durch weniger Umlad verbessert. Die flächendeckende Haus-Haus-Bedienung soll in 90 von 100 Fällen nach dem Motto «Heute abgeholt – morgen ausgeliefert» erreicht werden.

### SBB-Strategie

Die SBB wollen im Güterverkehr die Qualität verbessern, die Ertragskraft mehren und die Produktivität steigern. Gleichzeitig sollen – um Risiken zu vermeiden – die Investitionen auf das Nötige begrenzt werden. Deshalb schlagen die SBB vor, das bisherige Angebot in optimierter Form weiterzuführen und, sofern die private Wirtschaft zur Zusammenarbeit bereit ist, mit einem Behälterservice auf Linienzügen (Cargo X) zu ergänzen.

### Cargo X

Transporte von Behältern in Linienzügen Cargo X bieten die Chance, ein zukunftsweisendes Güterverkehrssystem aufzubauen. Direkte Linienzüge verbinden die Wirtschaftszentren. Diese Züge verkehren fahrplanmässig, mehrmals täglich. Die Transportaufkommen verschiedener Terminals nach Wirtschaftszentren auf der gleichen Linie ermöglichen kostengünstige, relativ lange Züge. Dabei sollen gezielt die Stärke der Schiene für Transporte über längere Distanzen und die Stärke der Strasse in der Feinverteilung der Güter genutzt werden.



### Massnahmen

Die Stärke der Bahn liegt in der Planbarkeit der Transportleistung. Die Erweiterungen der Informatik in Richtung integriertes Produktionsplanungs- und -steuerungssystem erlauben auch hier noch eine weitere Qualitätssteigerung. Sei es durch das Cargo Informationssystem CIS in der Schweiz, sei es durch die Projekte Docimel und HIPPS im internationalen Verkehr.

Zwecks Bildung einer gemeinsamen Trägerschaft suchen die SBB für die Vertiefung des Konzepts und eine allfällige Realisierung interessierte Partner aus Wirtschaft und Transportgewerbe. Mit einem Pilotbetrieb zwischen Lausanne, Bern und Zürich werden die Marktchancen abgeklärt und betrieblich-technische Erfahrungen gesammelt. Die ersten Ergebnisse dieses Versuches sind allerdings nicht ermutigend.

*Bessere Qualität,  
höhere Ertragskraft  
und gesteigerte  
Produktivität:  
Mit dieser Strategie  
wollen die SBB  
Güter von der  
Strasse auf die  
Schiene  
zurückholen.*

Der Ganzzugsverkehr soll gefördert werden, vor allem auch mit grenzüberschreitenden Betriebskonzepten und damit wettbewerbsfähigen, garantierten Transportzeiten. Im Einzelwagenladungsverkehr soll – dank starker Konzentration des Bedienungsrastrers und Abbau von Fixkosten, namentlich einzelner Rangierbahnhöfe – die Qualität nachhaltig verbessert und die Produktivität gesteigert werden. Das wirtschaftliche Ergebnis des Stückgutangebots Cargo Domizil soll optimiert werden. Ziel ist, ab 1. Januar 1996 einen positiven Deckungsbeitrag zu erreichen. Dank Straffung der Anzahl von Regionalzentren wird ein Produktivitätssprung erreicht. Die Leistungsqualität, insbe-

Der Verwaltungsrat der SBB hat den Strategiebericht Cargo 2000 am 18. September 1991 verabschiedet. Die Genehmigung durch den Bundesrat steht noch aus.

