Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1993)

Rubrik: Güterverkehr

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: 04.08.2025

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

Die anhaltende Rezession und der damit verbundene Rückgang der Konsumnachfrage haben 1993 den Güterverkehr stark beeinflusst. Dem rückläufigen Transportvolumen stand ein weiterer Kapazitätszuwachs auf der Strasse gegenüber. Die Öffnung der Grenzen, die schrittweise Einführung der Kabotage und die «Überschwemmung» des westeuropäischen Marktes mit Ost-LKW führte zu einem tieferen Preisniveau. Mit gleicher Hartnäckigkeit kämpften Schiene und Strasse um Verkehrsanteile. Einzig im kombinierten Verkehr blieb die Nachfrage praktisch auf Vorjahresniveau.

In der vom Preisdruck beherrschten Marktsituation haben die Bahnen mit allen verfügbaren Mitteln versucht, zumindest den bisherigen Marktanteil zu halten oder mit noch besseren Leistungen neue Verkehre zu gewinnen. Von einer Mengenpolitik mit gleichzeitigem Preiszerfall wurde jedoch bewusst Abstand genommen.

Cargo Rail

Dank guter Marktbeobachtung, Flexibilität und intensiver Verkaufsanstrengungen hielt sich der Verkehrsverlust in Grenzen. Grössere Einbussen betrafen die Chemietransporte und den Verkehr von Baustoffen. Die geringeren Mineralöltransporte sind auf den Minderverbrauch und den vom Bundesrat angeordneten Abbau der Pflichtlager zurückzuführen. Während die Verteilung von Öl und Benzin per Lastwagen anhielt, unterblieb das entsprechende Wiederauffüllen der Lagertanks per Bahn.

Turnaround Einzelwagenladungsverkehr

Im verschärften Wettbewerb hat die Kostendeckung im Wagenladungsverkehr stark gelitten. Um die Situation dieses volkswirtschaftlich wichtigen Transportzweigs der Bahn zu verbessern, wurde ein tiefgreifendes Projekt in Angriff genommen, das in verschiedenen Bereichen zu radikaler Rationalisierung, geringeren Kosten und damit zu deutlich besseren Ergebnissen führen soll.

Systematisch wird die Produktion im Einzelwagenladungsverkehr ausgeleuchtet und nach Optimierungsmöglichkeiten untersucht. Mit Hilfe eines Simulationsmodells wird flächendeckend die optimale Bildung von Ferngüterzügen angestrebt. Es geht darum, die modernen und leistungsfähigen Rangierbahnhöfe bestmöglich auszunutzen, die personalintensiven Rangieranlagen dagegen zu entlasten oder gar aufzuheben.

Auch die Bedienung der Ladestellen, das Verteilen und Sammeln der Wagen im Nahbereich wurde netzweit untersucht, der entwickelte Ansatz in Pilotbetrieben in der Region Biel und im Glarnerland erhärtet. Ziel ist die kundengerechte Angebotsqualität zu minimalen Kosten. Vereinfachungen der Administration und der Frachtbriefbehandlung gehören dazu.

Überprüft wurde weiter der Bestand und Betrieb der Güterwagenflotte. Die optimale Güterwagenverteilung, die Beschaffung neuer und das Ausmustern veralteter Fahrzeuge wurden kritisch analysiert.

Bis Mitte November 1993 lagen die Untersuchungsberichte vor. Im Dezember 1993 wurde über die vorgeschlagenen Massnahmen und deren Einbezug in die ordentliche Planung entschieden. Durch die Umsetzung sollte es gelingen, die operativen Kosten des Einzelwagenladungsverkehrs zu decken. Die SBB sind überzeugt, den Transport von Wagenladungen als sehr wichtigen Geschäftsbereich im Güterverkehr dank weiteren Marketingmassnahmen stärken zu können.

Cargo Transit

Im alpenquerenden Verkehr konnte sich der kombinierte Transport am besten halten, der unbegleitete Verkehr legte gar zu. Zu diesem Erfolg trugen vor allem die Shuttle-Züge zwischen dem Ruhrgebiet und Norditalien bei. Die anhaltende Krise in der Eisen- und Stahlbearbeitungs-Branche und die Absatzprobleme der Autohersteller drückten deutlich spürbar auf den Wagenladungs-Transitverkehr, was sich in einem Rückgang von 16,4 % in der Menge und 27 % im Ertrag äusserte.

Mit Blick auf die Eröffnung des Huckepack-Korridors Anfang 1994 konzentrierten sich die SBB auf die Vermarktung der zusätzlichen Transportkapazität, besonders der HUPAC-Shuttle-Züge und der Intercontainer-Ganzzüge. Zudem wurden die ausländischen Partnerbahnen gezielt auf den Kapazitätszuwachs im Nord-Süd-Transit hingewiesen. Eine sorgfältige Produktionsplanung garantierte die reibungslose Betriebsaufnahme mit bis zu 700 Meter langen und 1800 Bruttotonnen schweren Korridor-Transitzügen.

Cargo Domizil

Dass gerade die Grosskunden der Bahn und Cargo Domizil auch dieses Jahr treu geblieben sind, bestätigt die Leistungsfähigkeit des Systems. Verbesserte Leistungsqualität im 24-Stunden-Haus-Haus-Service, aktiver Verkauf und attraktive Aktionen für treue und neue Kunden konnten einen Mengenverlust allerdings nicht verhindern. Die Wettbewerbslage hat sich wegen des Angebots- und Kapazitätsüberhanges im Stückgutverkehr weiter verschärft. Kunden mit eigenem Fahrzeugpark können diesen besser auslasten und sparen so Transportaufträge. Der Mengenverlust war mit –12 % erheblich.

CDS Cargo Domizil AG

Im Juni 1993 ist die CDS Cargo Domizil AG gegründet worden. Anfang 1995 wird sie als privatrechtlich organisierte Trägerschaft das Stückgutgeschäft von den SBB übernehmen. Dank gestrafftem Handling, hoher Professionalität und EDV-gestützten Abläufen wird Cargo Domizil noch attraktiver und seine Wirtschaftlichkeit deutlich verbessert.

Erste Arbeiten für dieses Ziel waren vor allem dem Informatiksystem und der Bestimmung des zukünftigen Bedienungsrasters (17 Regionalzentren) gewidmet. Eine offene und schnelle Information über die bevorstehenden Änderungen nach innen und aussen hat dazu beigetragen, die Verunsicherung beim Personal abzubauen und das Vertrauen der Kunden in Cargo Domizil zu stärken. Die SBB haben mit den Sozialpartnern und der neuen Trägerschaft die Detachierung des Personals an die CDS Cargo Domizil AG geregelt.

Der Taktfahrplan, sorgfältig geknüpft und dicht gewoben, vermittelt unzählige Anschlüsse im ganzen Land. Pünktliches Ankommen gehört mit zum Ziel der Bahn.