

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1995)

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](#)

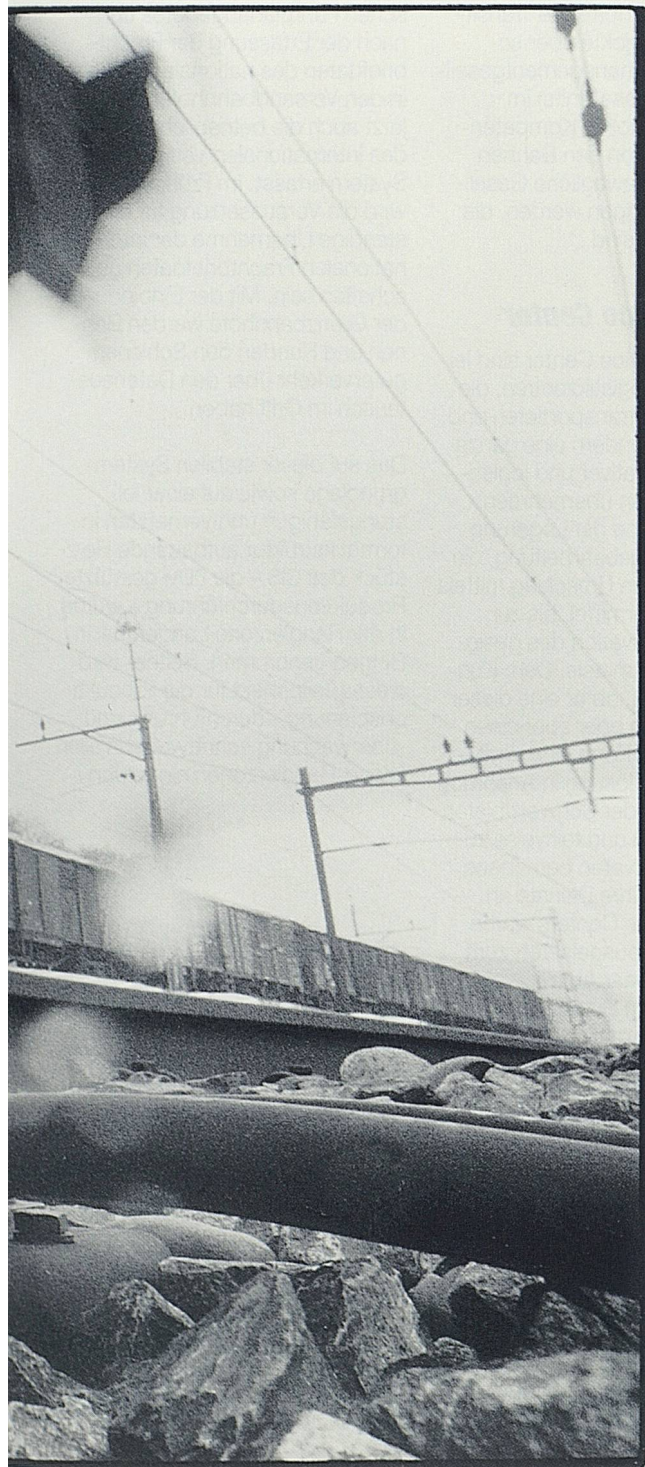
Download PDF: 04.05.2026

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

Sensiblen Technik ortet heissgelaufene Achslager und festsitzende Bremsklötze vorüberrollender Züge zuverlässig. Die Zahl solcher Kontrollpunkte wurde merklich erhöht.



Elektronische Sicherheit...
Sensible Technik ortet heissgelaufene
Achslager und festsitzende Bremsklötze
vorüberrollender Züge zuverlässig.
Die Zahl solcher Kontrollpunkte wurde
merklich erhöht.



Im Güterverkehr konnte die Gesamttransportmenge trotz sich abflachender Konjunktur gehalten werden, allerdings bei wiederum geringerem Ertrag pro Tonne und damit geringeren Erträgen insgesamt. Der Turnaround im Einzelwagenladungsverkehr greift. Durch die Reorganisation in der Fläche konnten gut 90% des Stellenabbau-Potentials realisiert werden. Mit dem Ziel, den Güterverkehr der Bahn im öffentlichen Meinungsbild besser zu verankern, wurde eine breit angelegte Informations- und Werbekampagne unter dem Motto «SBB Cargo. Die Ökologistik» lanciert.

Cargo Rail

Trotz sich abflachender Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsverlusten gelang es den SBB durch aktives Marketing und verstärkte Marktpräsenz Neu- und Mehrverkehr auf die Schiene zu holen. Die SBB mussten allerdings ins Gewicht fallende Ertragseinbussen hinnehmen. Dabei machten sich auch die Folgen der Armeereform und die Veränderungen im Postbereich bemerkbar. Im Verkehr mit Italien fiel die Lira-Abwertung ins Gewicht. Der Ertrag im Güterverkehr ist zudem wegen der Übergabe des Stückgutgeschäftes an die Cargo Domizil AG um rund 64 Mio. Franken geringer ausgefallen als im Vorjahr. Neu- oder Mehrverkehr wurden vor allem in den baunahen Branchen akquiriert (Aushub von Grossbaustellen, Klinker, Betonstahl, Röhren, Industrieholz, Schrott).

Die Post ist mit über 130 Mio. Franken Ertrag der wichtigste Kunde der SBB. Die Einnahmen sind rückläufig, weil die Post weniger Brief- und Paketpost infolge vermehrter Konkurrenz durch private Kurierdienste befördern kann, aber auch, weil sie zunehmend die Feinverteilung über die Strasse abwickelt.

Turnaround im Einzelwagenladungsverkehr

Das unter dem Titel «Turnaround EWL» zusammengefasste Massnahmenprogramm zur Rentabilisierung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) wurde im Berichtsjahr zügig weitergeführt. Das ermittelte Potential zur Verbesserung des Ergebnisses beträgt 120 Mio. Franken. Es handelt sich dabei um den Abbau von 390 Stellen: 90% davon sind bereits umgesetzt. Der Güterwagenbestand wurde planmässig um 900 Wagen reduziert, die Wagenbewirtschaftung verbessert, die Effizienz der Wagenüberwachung erhöht und die Anstrengungen zur Akquisition von Rückfracht im internationalen Verkehr sowie zur Vermietung überzähliger Wagen intensiviert.

Die Optimierung des Rangierbahnhofrasters und des Güterzugfahrplans ist eine Daueraufgabe. Mit den von 1993 bis 1995 ergriffenen Massnahmen wurden jährlich wiederkehrende Einsparungen von gesamthaft 20 Mio. Franken erzielt. Im Mai 1995 erfolgte die Schliessung des Rangierbahnhofs Winterthur. Seine Aufgaben wurden, gestützt auf ein verbessertes Rangierkonzept, weitgehend dem Rangierbahnhof Limmattal übertragen. Der 1996 in Kraft tretende Fahrplan verspricht weitere Ergebnisverbesserungen.

Unter dem Titel «Rentabilisierung Grosskunden» werden die Möglichkeiten zur Verbesserung der administrativen und betrieblichen Zusammenarbeit (bis hin zur Ausföhrung von Rangiermanövern durch die Kunden) analysiert, neue Verkehrspotentiale eruiert und die Anhebung der Preise nicht kosten-deckender Verkehre evaluiert. Die aus dieser Analyse abgeleiteten Massnahmen werden bis 1997 in die Praxis umgesetzt. Ergänzt werden diese Massnahmen durch Kennzahlen und Messziffern sowohl für Verkäufer aller Stufen als auch für das Betriebspersonal. Auf diese Weise wird die gemeinsame

Kosten- und Ergebnisoptimierung auf lokaler und auf übergeordneter Stufe sichergestellt. Diese Arbeiten werden als Dauerprozess weitergeführt.

Cargo Transit

Im Herbst 1995 startete das Projekt Transit-Ergebnisverbesserung. Der gesamte Transitverkehr und der Import-Export-Kombiverkehr werden minutiös durchleuchtet. Sowohl auf der Produktionsseite als auch beim Verkauf zeichnen sich Ergebnisverbesserungspotentiale ab. Die Untersuchungen werden im Jahre 1996 mit Hochdruck weitergeführt.

Im kombinierten Ladungsverkehr nahm die beförderte Gütermenge gegenüber dem Vorjahr leicht zu. Der 1994 eröffnete Transitkorridor am Gotthard ermöglichte wichtige Produktionsvorteile, namentlich das Führen von längeren und schwereren Zügen. Neu- und Ausbauten von Terminals im In- und Ausland verbessern die Attraktivität des kombinierten Verkehrs. Die Strukturprobleme sind damit aber noch nicht gelöst. Das Preisniveau im kombinierten Verkehr ist weiterhin tief. Der Anstieg des Frankenkurses geht voll zu Lasten der Bahnen. Bei der rollenden Landstrasse mussten zudem Verluste hingenommen werden; infolge des EU-Beitritts Österreichs stiegen die Strassentransporte über den Brenner massiv.

Im Transit-Wagenladungsverkehr konnte dank höherem Verkehrsaufkommen die negative Ertragsentwicklung knapp unter dem Vorjahresniveau gehalten werden. Der Verkehrseinbruch 1993 wurde damit mengenmässig wettgemacht. Das Verkehrspotential in diesem ertragsstärksten Zweig von Cargo Transit bleibt gross. Entsprechend intensiv betreiben die SBB dessen Vermarktung.

Für wichtige europäische Transitachsen sind Projekte über sogenannte Achsmanagementgesellschaften (Business Units) im Aufbau. Damit sollen Kompetenzen und Mittel von den Bahnen weg in kleine, bewegliche Gesellschaften übertragen werden, die nahe am Markt sind.

Cargo Service Center

SBB Cargo Service Center sind leistungsfähige Logistikzentren, die nicht nur Güter transportieren und umschlagen, sondern eine ganze Reihe administrativer und logistischer Tätigkeiten übernehmen. Diese reichen von der Lagerung über die Auftragsbearbeitung, die Verpackung, den Umschlag mittels spezieller Fördermittel, bis zur Wahl und Reservation des geeigneten Transportmittels. Dem Kunden steht es frei, ob er eine dieser Einzelleistungen oder aber einen «Full service» in Form einer individuellen Gesamtlösung in Anspruch nehmen will. In der Schweiz bieten 13 von den SBB und teilweise zusammen mit Privaten betriebene Service Center ihre Dienste an. Viele der Service Centers waren 1995 recht gut ausgelastet, zum Teil mussten sogar Aufträge abgelehnt werden. Im Rahmen der neuen Aufbauorganisation Güterverkehr wurden die Personalbestände untersucht und reduziert. Neue Logistikaufträge sowie verschiedene Rationalisierungsmaßnahmen führten zu einer markanten Zunahme des Umsatzes.

Cargo-Informationssystem (CIS)

Das Cargo-Informationssystem (CIS) wird zum führenden Instrument in der Erfüllung der hohen qualitativen Anforderungen im nationalen und internationalen Schienengüterverkehr. Nach der Inbetriebnahme des elektroni-

schen Fahrplanangebotes und nach der Erfassung der Frachtbriefdaten des nationalen Verkehrs in den Versandbahnhöfen werden jetzt auch die betrieblichen Daten des internationalen Verkehrs im System erfasst. Im Frühjahr 1996 wird die Voraussetzung für die vollständige Übernahme der internationalen Frachtbriefdaten geschaffen sein. Mit der Einbindung der Grenzbahnhöfe werden Bahnen und Kunden den Schienengüterverkehr über den Datenaustausch im Griff haben.

Das auf dieser stabilen Systemgrundlage sowie auf einer leistungsfähigen und vernetzten Informatikstruktur aufbauende Herzstück des CIS – die EDV-gestützte Produktionsdurchführung – wurde in der Rangierzone Langenthal in Betrieb genommen. Seither wird dieses Teilprojekt für die Produktionsplanung, -durchführung und -überwachung schrittweise in allen Inland-Rangierzonen eingeführt.