

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1998)

Rubrik: Departement Verkehr

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: 12.02.2026

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



*Noch eine Etage höher:
Ein doppelstöckiger Inter-
City-Zug rollt über die
Sitterbrücke bei St. Gallen.*

Der Verkehrsbereich machte sich fit für die neuen Herausforderungen. Um rascher auf Veränderungen im Verkehrsmarkt reagieren zu können, wurden vorab im Güterbereich die Weichen neu gestellt. Neuer Direktor, neue Führungsmannschaft mit neuer Führungsstruktur. Als erste Güterbahn Europas wurde SBB Cargo nach ISO-Norm 9001 zertifiziert. Im Personenverkehr stach der Weiterausbau der S-Bahn Bern heraus und im Marketingbereich wirkte sich die verstärkte Pflege der Stammkunden positiv aus. Der öffentliche Verkehr Schweiz zählte Ende 1998 – Halbtax- und Generalabonnemente zusammen gerechnet – über zweieinhalb Millionen Stammkundinnen und Stammkunden.

Vorbereitung auf die Bahnreform

Der Verkehrsbereich muss gemäss der Leistungsvereinbarung mit dem Bund ab 1999 ein positives Ergebnis erzielen. Im Vorbereitungs- und Übergangsjahr 1998 wurde das Ziel mit einem Fehlbetrag von 32,7 Mio. Franken zwar noch verfehlt, doch rückt es in Reichweite. Die Betriebsleistungen nahmen 1998 in allen Bereichen markant zu. Hingegen war die Entwicklung der Erträge sowohl im Güter- wie im Personenverkehr unbefriedigend.

In Vorbereitung auf die Bahnreform erfolgte im Herbst 1998 der Entscheid für die divisionale Einteilung der Unternehmung SBB, und damit auch das Ende des Departementes Verkehr. Dieses bereitete sich deshalb in den letzten Monaten des Jahres intensiv auf die Aufteilung in die Divisionen Personen- und Güterverkehr und die Übergangseinheit TWD (Traktion, Werkstätten, Dienste) vor. Trotz Ausscheiden des Departementsvorstehers Hans Peter Fagagnini auf Ende Oktober 1998 wurden die lau-

fenden Geschäfte des Departementes bis Ende Jahr weitergeführt.

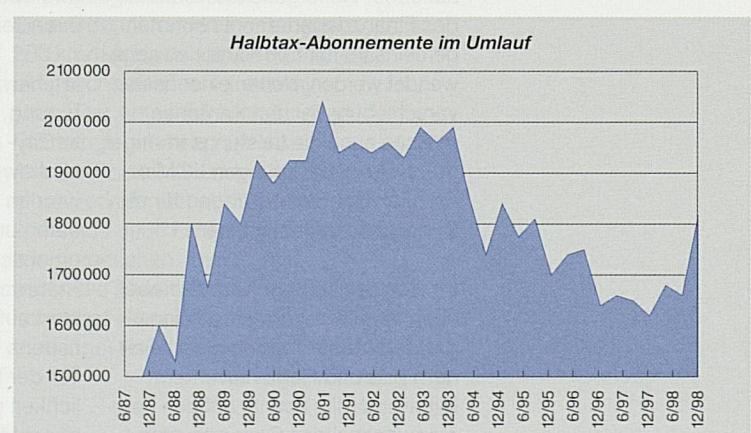
Personenverkehr

Leistungen und Erträge

Im Personenverkehr zeigten sich die gleichen Tendenzen wie im Vorjahr: Zunahme der Nachfrage, aber Druck auf die Erträge. Insgesamt stiegen die verkauften Personenkilometer um 0,8 % an, während der Ertrag um 1,4 % auf 1534 Mio. Franken abnahm. Die Abnahme lässt sich zu einem grossen Teil mit der Einführung des billigeren Zweijahres-Halbtaxabos erklären. Mit dem zunehmenden Erfolg dieses Produktes verbesserten sich im Laufe des Jahres auch die Erträge.

Über zwei Millionen Stammkunden

Die Stammkundschaft des öffentlichen Verkehrs Schweiz wächst weiter. Am Jahresende waren gegen 225 000 Generalabonnemente und über 1,8 Mio. Halbtax-Abonnemente im Umlauf. Erfolgreich entwickelte sich das im Vorjahr eingeführte 222er-Halbtax-Abonnement. Werden die rund 100 000 Jugendlichen mit der Gleis-7-Karte dazu gezählt, gehören in der Schweiz etwa 2,6 Mio. Menschen zum engen Kreis der Benutzer des öffentlichen Verkehrs.



Aber auch Stammkunden des öffentlichen Verkehrs wollen die Vorteile des Autos nutzen können. Die neue Kombination des 222er Halbtax-Abonnements mit der «Mobility-Card» kommt dem Bedürfnis nach umfassender Mobilität entgegen. «Das Abo mit Auto» wird von den SBB gemeinsam mit der Car-sharing-Organisation Mobility zum attraktiven Preis von 444 Franken für zwei Jahre angeboten. Die Verfügbarkeit von Mobility-Fahrzeugen nimmt laufend zu. Gegenwärtig stehen sie an über 300 Bahnhöfen und Stationen bereit und können telefonisch oder über Internet reserviert werden.

Neue Angebote im Regionalverkehr

Sämtliche 120 Offerten der sechs SBB-Regionalverkehrs-Regionen führten im letzten Jahr zur Erteilung des Auftrages durch die Kantone. Innert weniger Jahre konnten die ungedeckten Kosten im Regionalverkehr der SBB um rund 100 Mio. Franken gesenkt werden. Die dadurch für die öffentliche Hand gewonnenen Spielräume wurden zumeist zur Finanzierung neuer oder besserer Angebote genutzt.

Weitere Rationalisierungen sind angesagt. Im Rahmen des Stabilisierungsprogramms für die Bundesfinanzen senkt der Bund seinen Anteil an der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs von heute 75 % auf 68 %. Weitergehende Vorschläge des Finanzdepartements konnten gemeinsam mit den Kantonen abgewendet werden. Neben einer Lastenverschiebung zu den Kantonen müssen auch die Leistungserbringer durch Rationalisierungen 50 Mio. Franken der Einsparungen für den Bundeshaushalt beisteuern.

Im Regionalverkehr wurden aber auch neue Kooperationen eingegangen. Zusammen mit den Partnern BLS und Regionalverkehr Mittelland (RM) konnte auf den Fahrplanwechsel das Gesamtsystem

Berner S-Bahn in Betrieb genommen werden. Das erweiterte Angebot wird von den Kunden sehr gut angenommen. Insbesondere die Linie Bern–Biel weist hohe Zuwachsrate auf. Als gemeinsamer Betrieb mit der Mittelthurgau-Bahn funktionieren zudem die Linien Romanshorn–Rorschach und Weinfelden–Wil.

Neben weiteren Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr konnte die Neubaustrecke Emmenbrücke–Waldbrücke der Seetalbahn in Betrieb genommen werden.

Neuerungen im Fernverkehr

Nach dem grossen Angebotsausbau Impuls 97 waren für 1998 im Fernverkehr keine grossen Ausbauschritte geplant. Ausserhalb des Fahrplans führten die SBB mit den «Antistau-Zügen» ein neues Angebot ein, um die Chancen aus aktuellen Staulagen auf der A1 nutzen zu können. Das Umsteigen von Automobilisten auf das neue Zugsangebot fand allerdings nur in beschränktem Ausmass statt. Einer der beiden Antistau-Züge wird mit leicht verändertem Angebot weitergeführt.

Von Beginn an haben sich die SBB am Projekt «Veloland Schweiz» beteiligt. Dieses kommt dem anhaltenden Veloboom im Freizeitbereich entgegen. Mit ausgebautem Angebot für den Velotransport und neuen Tarifen tragen die SBB ihren Teil zum Erfolg bei.

«Ruhewagen – Psst!» – die Ankündigung, wonach in rund fünfzig InterCity- und InterRegio-Zügen versuchsweise Ruhewagen eingeführt werden sollen, hat in den nationalen und internationalen Medien erhebliches Echo ausgelöst. Die Ruhewagen stellen primär eine Antwort auf die Zunahme des Telefoniens im Zug dar, das von einem Teil der Reisenden als neue Möglichkeit geschätzt wird, viele andere aber stört.

Tochtergesellschaften im internationalen Personenverkehr

Im internationalen Personenverkehr setzen die SBB auf Tochtergesellschaften. In Kooperation mit den jeweiligen Partnern lassen sich die Grenzen einfacher überwinden und neue Angebote entwickeln.

Am 1. März 1998 wurde mit einem Pendolino ETR 470 der Cisalpino AG die Direktverbindung Milano–Stuttgart aufgenommen. Am 27. September 1998 folgte die zweite tägliche Verbindung. Die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke wird dank Neigezug um fünfzig Minuten reduziert. Die Zuverlässigkeit des Rollmaterials der Cisalpino AG hat Fortschritte gemacht und gibt nur mehr wenig zu Klagen Anlass. Für den Einsatz nach Stuttgart mussten die Triebzüge mit beträchtlich finanziellem Aufwand technisch angepasst werden. Aus diesem Grund wurde das Aktienkapital der Cisalpino AG um 15 Mio. auf 86 Mio. Franken aufgestockt. Die neuen Anteile: FS 50 %, SBB 40,2 %, BLS 5,8 %, diverse Kantone 4 %.

Neue Cisalpino-Direktverbindungen wurden auch nach Italien, über Milano hinaus, eingeführt. Sie verbinden Genf direkt mit Verona, Padua und Venedig. Zürich und Lugano wurden direkt mit Parma, Bologna und Florenz verbunden. Die Gotthardlinie erhielt zu Lasten der Lötschbergachse und des Wallis vier neue Zugpaare. Die erzielten Reisendenfrequenzen am Grenzübergang Chiasso von plus 7 % bestätigen die Richtigkeit dieser Änderung. Die Cisalpino AG erwirtschaftete 1998 erstmals einen positiven Cash-flow, und im laufenden Jahr soll die Gewinnzone erreicht werden.

TGV GIE startete erfolgreich mit dem direkten TGV «Ligne de cœur», Zürich–Paris, der von Bern nach Zürich verlängert wurde. Der Gesamtverkehr Schweiz–Paris konnte gesteigert werden. Im ersten Be-

Die zehn umsatzstärksten Bahnhöfe *

Rang	Bahnhof	Umsatz 97 in Fr.
1	Zürich HB	194 287 032
2	Bern	120 028 940
3	Basel SBB	99 496 436
4	Genève	82 326 171
5	Lausanne	72 904 102
6	Luzern	57 707 008
7	Winterthur	44 373 620
8	Zürich Flughafen	37 066 290
9	St. Gallen	33 115 290
10	Biel	30 603 331

Rang	Bahnhof	Umsatz 98 in Fr.
1	Zürich HB	202 197 364
2	Bern	121 117 291
3	Basel SBB	97 171 627
4	Genève	82 390 363
5	Lausanne	72 360 994
6	Luzern	56 541 516
7	Winterthur	44 871 977
8	Zürich Flughafen	33 841 805
9	St. Gallen	33 841 805
10	Biel	30 070 153

*Gesamtumsatz aller verkauften Reisen

triebsjahr wurden im direkten Zug über 140 000 Reisende befördert. Die «Ligne de cœur»-Kompositionen wurden nach über fünfzehnjährigem Einsatz einer grundlegenden Renovation unterzogen.

Mit der CityNightLine reisten 1998 rund 270 000 Gäste von Zürich nach Hamburg, Berlin oder Dresden. Zusammen mit der Relation Dortmund-Wien zählte das Unternehmen 372 001 Reisende (1997: 387 000). Gut die Hälfte von ihnen benützte die Schlafwagen, die anderen Gäste reisten in Wagen mit Ruhesesseln. Trotz aller Anstrengungen konnte aber diese Gesellschaft, an der die SBB mit 40 % beteiligt sind, auch 1998 kein ausgeglichenes Ergebnis erwirtschaften.

Im Europaverkehr blieb Grossbritannien der wichtigste Incoming-Markt des Swiss Travel System (STS). Neu eingeführt und von der Kundenschaft sehr gut aufgenommen wurden Sparpreis-Angebote in Deutschland und in den Niederlanden. Im Überseemarkt konnten die Erträge des STS in Asien vor allem dank dem stabilen Markt Japan trotz der Wirtschafts- und Währungskrise gehalten werden. Hingegen gab es bei den Eurail/ Europass-Erträgen in einigen Ländern starke Einbussen. Allein in Südkorea ging dieser Markt um 90 % zurück. Dafür sind im Wachstumsmarkt Indien erfreuliche Zunahmen zu verzeichnen. Auch Nordamerika entwickelte sich mit einem Plus von 8 % sehr positiv.

Herausforderung Expo.01

Die SBB sind bei der Expo.01 als Generalunternehmerin engagiert. Die erwarteten Millionen von Expo.01-Besuchern stellen für den öffentlichen Verkehr eine einmalige Herausforderung dar. Die SBB setzen alles daran, dass – wie von der Expo-Leitung angestrebt – 40 % der Besucherinnen und Besucher mit der Bahn anreisen. Dazu sind innovative Lösungen gefragt.

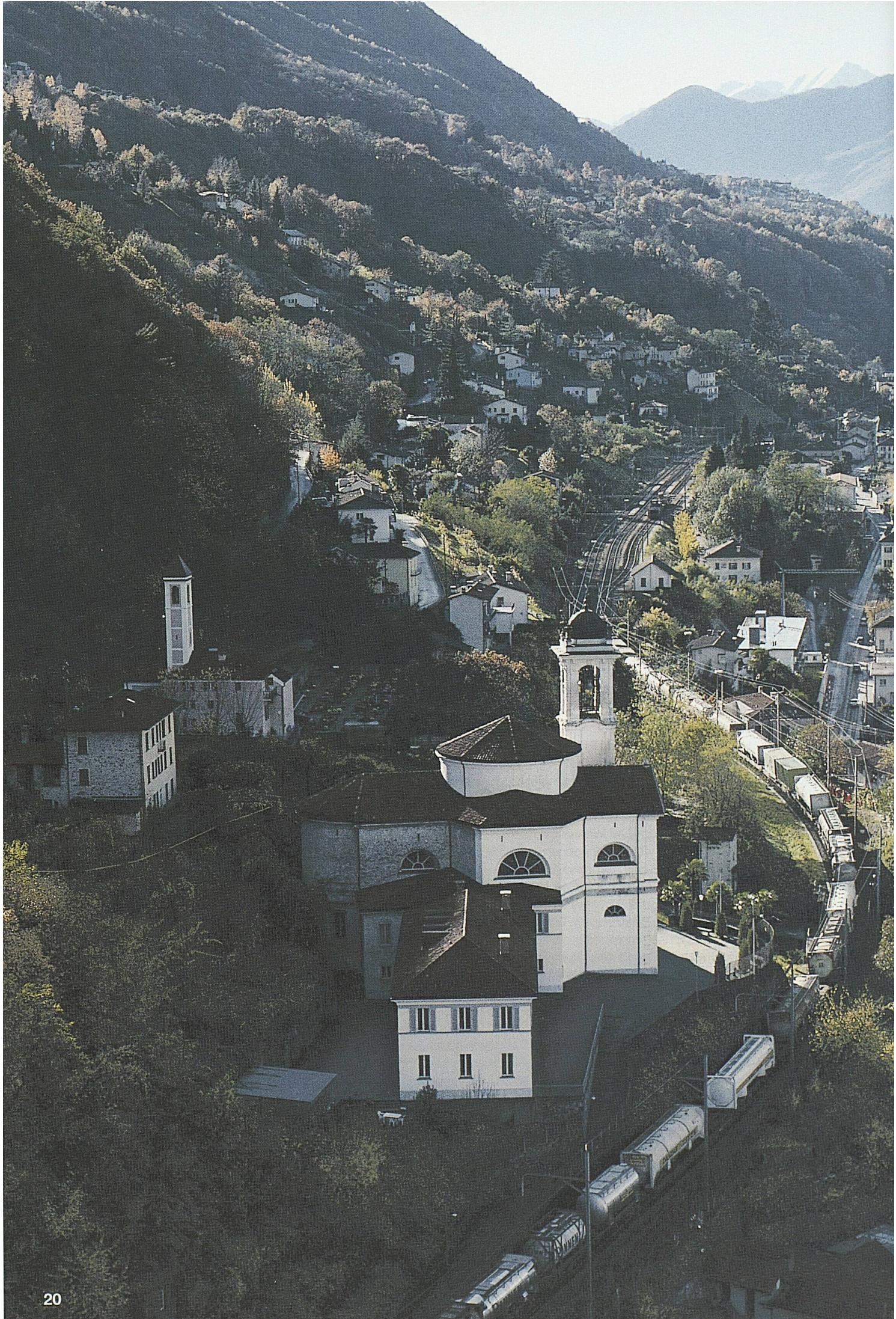
Mit «EasyRide» ins nächste Jahrhundert

Mit der neuen Chipkarte soll der Zugang zum öffentlichen Verkehr einfach gemacht werden: Einsteigen, Bahn- und Bus fahren – und später bezahlen. Unter der Federführung der SBB haben sich VÖV, Postauto-betriebe und SBB zusammengetan, um mit «EasyRide» ein zukunftsorientiertes Vertriebssystem für das Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs zu entwickeln. Die Beteiligten versprechen sich davon erhebliche Kosteneinsparungen im Verkauf und bei der Abrechnung. Außerdem sollen neue Steuerungsmöglichkeiten ins starre Tarifsystem eingebaut werden können. Nach Lösung der noch grossen technischen und organisatorischen Probleme soll «EasyRide» bis ins Jahre 2005 schrittweise in Betrieb genommen werden können.

Flottenpolitik

Der Reisekomfort spielt im Kampf um Marktanteile eine bedeutende Rolle. Die neue Flottenpolitik sieht deshalb vor, zwischen 260 und 290 Mio. Franken pro Jahr in die Modernisierung des Fahrzeug-parks v. a. des Fernverkehrs zu investieren. Eine dritte Serie Doppelstockwagen IC-2000 wird beschafft, so dass ab 2001 insgesamt 250 Stück verfügbar sind. Bis 2001 werden 24 Neigezüge ICN auf der Jurasüdfusslinie eingesetzt. Die Einheitswagen IV werden einer Verjüngungskur unterzogen. Sie werden für einen Einsatz bis 200 km/h ausgerüstet und erhalten ein geschlossenes Toilettensystem. Der Anteil der klimatisierten Fahrzeuge nimmt so rasch zu. Aus finanziellen Gründen ist im Regionalverkehr erst ab 2003 bis 2005 eine neue Fahrzeuggeneration vorgesehen. Dannzumal sollen die älteren Fahrzeuge durch Low-Cost-Kompositionen (Leichttriebzüge) ersetzt werden.





*Schöne Aussichten für den Kombiverkehr:
Ein Transitzug windet sich auf dem Weg zu einem Terminal in Norditalien um die Kirche von Magadino am Langensee.*

Güterverkehr

Steigende Mengen – sinkende Erträge

Menge und Leistung des Güterverkehrs der SBB nahmen 1998 stark zu. Mit 8738 Mio. Tonnenkilometern (+ 7 %) wurde ein neuer Rekordwert verzeichnet. Der Güterverkehr profitierte von der guten Konjunktur, doch machte sich auch die Wachstumsverlangsamung im Herbst mit einem Einbruch bei den Stahltransporten rasch bemerkbar. Trotz Zunahme der Mengen musste beim Ertrag erneut ein Rückgang um 7,5 % auf 864 Mio. Franken hinnehmen werden. Die Transportpreise sinken immer noch auf breiter Front.

Abnahme der Exporte

Mengenmässig ergibt sich bei den verschiedenen Verkehrsarten ein uneinheitliches Bild. Während der Binnenverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 2 % stieg, ging der Exportverkehr um 4,9 % zurück, wohingegen der Importverkehr um 3 % zulegte. Das Aufkommen im Wagenladungs-Transitverkehr sank um 1 %. Wichtiges Standbein ist nach wie vor der Wagenladungsverkehr mit einem Anteil von 34,6 Mio. Tonnen (Binnenverkehr 26 Mio.; Transit 8,6 Mio. Tonnen).

Erfreulich entwickelte sich sowohl in der Menge (+ 9 %) als auch im Ertrag (+ 8,6 %) der Kombiverkehr. Hervorzuheben ist hier insbesondere das starke Wachstum des ACTS-Bereichs (Abroll-Container-System).

Im Binnenverkehr (ohne Post) betrug der Rückgang 12 Mio. Franken. Dies hat seinen Grund unter anderem in verändertem Marktverhalten im Mineralölbereich, wo die Inlandproduktion zu Gunsten von vermehrten Importen zurück gefahren wurde. Auch die Transporte von Baumaterial waren rückläufig, wozu neben der anhaltenden Krise der Bauindustrie auch der frühe Wintereinbruch beitrug. Bemerkenswert ist der Rückgang des Postverkehrs um 27 % auf 76 Mio. Franken. Der Ertrag aus dem Transport von Brief- und Paketpost sank damit innert nur sechs Jahren auf etwa die Hälfte.

Im Transitverkehr blieb die Entwicklung vor allem im Ost-West-Ost-Verkehr und beim Transport von Neuwagen stabil. Zunahmen sind vor allem in den Bereichen Ton, Holz und Chemie zu verzeichnen. Das hohe Wachstum beim kombinierten Verkehr liegt vor allem in der positiven Entwicklung der Verkehre Skandinavien/Deutschland nach Italien und im Swiss-Split Niederlande-Schweiz begründet. Gegen Ende Jahr schwächte sich der Zuwachs allerdings ab, vor allem wegen Qualitätsmängel der Bahnen im Norden wie im Süden. Letzteres zeigt, dass die Verbesserung der Qualität im internationalen Verkehr das Schlüsselproblem für die Zukunft des Schienengüterverkehrs darstellt.

Wachstumsstrategie «Switch»

Die Direktion SBB Cargo glich während des ganzen Jahres einer Baustelle. Schon vor dem Eintritt des neuen Leiters Ken Bloch Sørensen wurde das Projekt «Wachstumsstrategie im Güterverkehr» unter dem Namen Switch angeschoben, mit dem Ziel, bis zum Jahr 2002 eine Gütermenge von 60 Mio. Tonnen zu erreichen. In acht Teilprojekten wird auf dieses Ziel hingear-

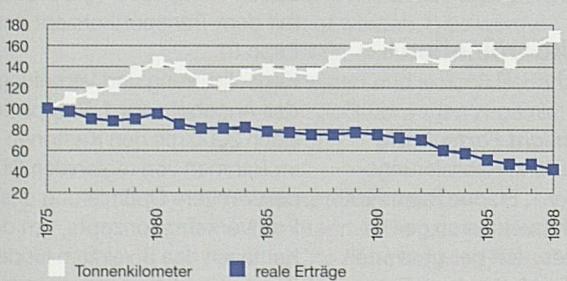


beitet. Damit verbunden ist eine Neuorganisation mit flacheren Hierarchien.

Switch ist in acht Teilprojekte gegliedert und beinhaltet das ganze Spektrum von SBB Cargo, von der Förderung des kombinierten Verkehrs, über ein neu aufgebautes Branchenmarketing bis zum ambitionierten Projekt eines neuen Kunden Service Centers und hin zur Vorbereitung des Joint Venture FS/SBB. Erklärtes Ziel ist es, möglichst bald als Logistik-Gesamtanbieter aufzutreten.

«Galileo», der erste SBB-eigene Shuttle im kombinierten Verkehr, der seit Sommer 1998 wöchentlich zweimal zwischen dem belgischen Bressoux (bei Liège) und Mailand verkehrt, ist ein Beispiel für die zügige Umsetzung neuer Projekte. Die SBB dokumentieren damit, dass sie

Ertrag und Leistungen im Güterverkehr (1975 = 100)



sich im kombinierten Verkehr nicht mehr nur mit der Rolle des reinen Traktionärs zufrieden geben. Mit der Bahnreform stellt sich auch die Frage nach einer Neugestaltung des Verhältnisses zu den kleinen Bahnen. Ein Systemwechsel im Verhältnis zu den Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) wurde eingeleitet, indem die SBB von ihnen Leistungen als Ganzes einkaufen. Damit positioniert sich SBB Cargo als schweizerischer Systemanbieter im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV), wie dies auch in der neuen Leistungsvereinbarung mit dem Bund gefordert wird.

Zertifiziert nach ISO-Norm 9001

Ein wichtiger Meilenstein in diesem für SBB Cargo spannungsreichen Jahr war die Zertifizierung des Güterverkehrs nach der Qualitätsnorm ISO 9001. Das Unternehmen hat die anspruchsvollen Prüfungen bestanden und ist somit die erste Güterbahn Europas, welche als Ganze die Zertifizierung erlangte.

Elektronische Vernetzung mit den Kunden

Mit dem weitgehend selbst entwickelten Cargo-Informationssystem (CIS 2), das ein 25-jähriges System ablöst, lassen sich Tarife und Abkommen sowie die direkte Verrechnung der Kundentransporte einfach und schnell verwalten. Von der Offerte bis zu Rechnungsstellung und Inkasso nach erfülltem Transportauftrag, kann die ganze Kette auf einem einzigen Programm schnell und gründlich bewältigt werden. CIS 2 stösst auch bei anderen Bahnen auf Interesse und konnte bereits verkauft werden.

Das Internet verkürzt den Weg zu den Kunden. G-online: Das bedeutet, dass SBB Cargo auch das Internet für seine Zwecke zu nutzen weiß. Der Frachtabrechnung hat zumindest im schweizerischen Binnenverkehr ausgedient. Statt Formulare auszufüllen, geben die Kunden ihre Dispositionen am Personalcom-

puter ein und erteilen so den Transportauftrag. Der Informationskreislauf ist dabei für alle Partner durchgehend gewährleistet. Bereits sind es über 150 Kunden, welche diesen modernen und schnellen Weg gemeinsam mit den SBB gehen.

Kurs auf die Fusion Cargo SBB und FS

Schon 1997 haben die SBB erkannt, dass sie im neu strukturierter Verkehrsmarkt allein kaum mehr Chancen haben, im europäischen Bahngüterverkehr eine entscheidende Rolle zu spielen. Am 4. August 1997 wurde mit den italienischen Staatsbahnen (FS) eine Absichtserklärung unterzeichnet. Am 30. März 1998 erfolgte als nächster Schritt die Gründung einer gemeinsamen Firma unter dem Namen «Cargo Schweiz Italien GmbH» (Cargo SI) mit Sitz in Mailand und einer Zweigniederlassung Centro Qualità (Qualitätszentrum) in Chiasso. Hauptaufgaben der Tochterfirma sind die Überwachung der Transporte und die Steigerung der Qualität sowie die Information der Kunden. Dem Centro Qualità sind bei den beiden Mutterhäusern Interventionsrechte eingeräumt worden. Erste Erfolge konnten bereits erzielt werden.

Ende 1998 sind die Vorbereitungen auf das Joint Venture, den vollständigen Zusammenschluss der beiden Güterbereiche, weit fortgeschritten. Es besteht ein Zeitplan für ein etappiertes Vorgehen. Die konkreten Vorbereitungsarbeiten leisten ein von beiden Unternehmen eingesetztes Integration Office.

Angebotskoordination/ Bahn 2000

Bahn 2000 macht Fortschritte
Die Planungs- und Realisierungsarbeiten an der 1. Etappe Bahn 2000 sind mit Hochdruck voran getrieben worden. Auf der gesamten Neubaustrecke Mattstetten–Roth-

rist sind die Bauarbeiten im Gang oder zumindest eingeleitet. Die Neubaustrecken und der Knoten Zürich sind als zentrale Infrastrukturelemente Voraussetzung für das Angebotskonzept 1. Etappe Bahn 2000. Beide Objekte sind mit Blick auf den vorgesehenen Zeitpunkt der Inbetriebnahme im Jahr 2005 terminkritisch. In Zürich stellen die 1998 entbrannten öffentlichen Diskussionen um den Ausbau des Bahnknotens einen Unsicherheitsfaktor dar. Die Kostensituation ist stabil. Bis Ende 1998 sind Kredite von insgesamt 4,4 Mia. Franken gesprochen worden, wovon 49 % bereits investiert sind.

Angebotsplanung für die Zukunft

Auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz zirkulieren alle Arten von Zügen, vom Euro- und InterCity, Schnellzug, InterRegio, Regionalzug bis zum Güterverkehr. Um die Koordination sicherzustellen und möglichst vielen Ansprüchen gerecht zu werden, ist minutiöse Planung nötig. Die Direktion Angebotskoordination/Bahn 2000 beschäftigte sich – bevor sie Ende Jahr im Rahmen der Divisionalisierung aufgeteilt wurde – sowohl mit der mittel- als auch der langfristigen Planung. Im wesentlichen konzentrierten sich die Arbeiten auf die folgenden Schwerpunkte:

- Planung des nächsten grossen Angebotschrittes im Jahr 2001. Kernelement ist der Einsatz von ständig verkehrenden Neigezügen zwischen Lausanne–Biel–Zürich und St.Gallen.
- Abstimmung des Angebotes 2001 mit dem Transportkonzept der Expo.01.
- Konsolidierung und Vertiefung des Angebots der 1. Etappe von Bahn 2000 mit den Kantonen im Rahmen von regionalen Gruppen. Weitere Optimierung des Fernverkehrskonzepts, um den Kantonen den Spielraum für den Regionalverkehr aufzuzeigen.

- Entscheidfindung für das neue Konzept Zürich–Graubünden, das zum Ziel hat, die Reisezeit Zürich–Chur–Engadin um zwanzig bis dreissig Minuten zu senken.

Produktion

Produktivitätssteigerungen

Produktivitätssteigerungen beim fahrenden Personal und bei den Fahrzeugen waren eine Daueraufgabe der Direktion Traktion und Zugsdienste. Die gestiegenen Verkehrsleistungen konnten mit den bestehenden Ressourcen bewältigt werden.

- Lokführer: Die Grundlagen für ein ganzes Paket von Massnahmen zur Produktivitätssteigerung sind vorbereitet, so dass die Divisionen 1999 die Umsetzung an die Hand nehmen können.
- Zugbegleitung: Im Regionalverkehr ist der kondukteurlose Betrieb umgesetzt und im Fernverkehr konnten die gesteigerten Verkehrsleistungen ohne Bestandserhöhungen bewältigt werden.
- Lokomotiveinsatz: Die Verfügbarkeit der SBB-Triebfahrzeuge konnte 1998 gegenüber dem Vorjahr von 90,5 % auf 92,5 % gesteigert werden. Auch für die Ausbildung wurden weniger Lokomotiven beansprucht, weil Lokführer an einem neuen Lok-Simulator das Verhalten in kritischen Situationen wirkungsvoll trainieren können.
- Einsatz Güterwagen: Die Steigerung der Leistungen im Güterverkehr konnte mit einem weiter reduzierten Güterwagenpark bewältigt werden. Dies wurde möglich, weil der Wagenumlauf gesteigert und je nach Bedarf fremde Güterwagen zugemietet wurden.

Rollmaterialeinsatz

Der integrale Halbstundentakt der InterCity-Züge auf allen Hauptlinien bedingt immer mehr klimatisierte

Reisewagen. Die Auslieferung der Doppelstockwagen IC 2000 erfolgte plangemäss. Die technischen Mängel der ersten Serie konnten im Laufe des Jahres nur teilweise behoben werden. Im August bestellten die SBB eine dritte Serie von 48 Wagen, von denen ein Teil als Bistrowagen ausgestaltet wird, um dem Bedürfnis der Kunden nach einem solchen Produkt zu entsprechen.

Auf die Expo.01 im Jahre 2001 muss der InterCity-Neigezug (ICN) einsatzbereit sein, von dem die SBB 24 Kompositionen bestellt haben. Der Vorserienzug wird seit Herbst 1998 getestet.

Hohe Verfügbarkeit

Rollmaterial ist mit hohem Kapital-einsatz verbunden und kostet auch Geld, wenn es nur steht. Deshalb wurde der Modernisierung der Unterhaltsanlagen, der Einsatzplanung und der Ersatzlogistik besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Verfügbarkeit der Triebfahrzeuge erreichte beispielsweise auf der Gotthardlinie unter Einberechnung aller unterhalts-, revisions- und reparaturbedingten Stilllager zeitweise bis 94 %. Dies erlaubte es, die neuen Rekord-Gütermengen am Gotthard ohne Probleme zu bewältigen.

Neues Rollmaterial bedingt auch entsprechend angepasste und ausgebauten Anlagen. In Genf ist für den Unterhalt der neuen Neigezüge und in Zürich Herdern für den übrigen Fernverkehr je ein neues Unterhaltszentrum im Bau. In Bern ist gegen Ende 1998 der Ergänzungsbau des Depots für Pendelzüge fertig gestellt worden. Das gleichzeitig sanierte Dach des Altbaus wird zur umweltfreundlichen Energieerzeugung mit einer Photovoltaik-Anlage genutzt.

Die neuen Unterhaltsanlagen müssen aus betrieblichen Gründen an den Schwerpunktorten des Personenverkehrs eingerichtet werden. Gleichzeitig müssen an wenig

geeigneten Orten (z. B. lange Anfahrtswege) Überkapazitäten abgebaut werden. Deshalb wurde 1998 die Aufhebung der Unterhaltsregion Olten und der Hauptwerkstätte Chur eingeleitet.

Steigerung der Fremdaufträge in den Werkstätten

Die Hauptwerkstätten sind Kompetenzzentren für Umbau, Modernisierung und Lärmsanierung von bestehendem Rollmaterial. So werden in Olten aus alten Gepäcksteuerwagen und Personenwagen kombinierte Gepäck/Personensteuerwagen für den Regionalverkehr zusammengebaut. Die Auslieferung begann im Mai 1998. Eine erste Serie von sechzig Pendelzügen des im Regionalverkehr eingesetzten Einheitswagen I wurde lärmsaniert.

Im Bereich der Werkstätten konnten die Ausgaben unter dem Budget gehalten werden. Besonders erfreulich ist, dass dank erfolgreichem Auftreten am Markt die Erträge bei Aufträgen Dritter um 30 % über dem Budget liegen. Die Arbeitssicherheit in den Werkstätten hat weitere Fortschritte gemacht. Die Zahl der Betriebsunfälle nahm in den Hauptwerkstätten um 15 % ab und die Anzahl unfallbedingter Ausfalltage ging um 21 % zurück.

Liegenschaften

Attraktivere Bahnhöfe und höhere Mieteinnahmen

Die Mieterträge der SBB-Liegenschaften konnten in den vergangenen Jahren trotz schlechtem konjunkturellem Umfeld kontinuierlich gesteigert werden. Auch 1998 wurde eine Steigerung um 3,7 % von 224,8 Mio. Franken auf 233,1 Mio. Franken erreicht. Der Immobilienmarkt hat vor allem im Bürobereich wieder an Dynamik gewonnen. Im Wirtschaftsraum Zürich zeichnet sich bereits wieder ein Mangel an grösseren zusammenhängenden

Fast im Schilf: Der Regionalzug Yverdon–Freiburg am Ufer des Neuenburgersees unterhalb von Kirche und Schloss von Font bei Estavayer-le-Lac.

Büroflächen ab. Hingegen ist das Überangebot an industriellgewerblichen Liegenschaften nach wie vor gross.

Im Rahmen der Portefeuille-Bereinigung verkauften die SBB in Rapperswil, Zürich und Zollikofen insgesamt 43 800 Quadratmeter Land und erzielten damit einen Erlös von 32 Mio. Franken.

Die Aufwertung der grösseren Bahn-höfe zu kommerziellen Zentren soll nicht nur den Liegenschaftenertrag der SBB steigern, sondern die Bahnhöfe für die Reisenden attrakti- ver machen. Mit Sion wurde ein weiterer grösserer Bahnhof entspre- chend ausgebaut: Ein neues Restaurant und neue Läden – Musik, Blumen, Spielsalon, usw. – machen den Bahnhof zum Magneten nicht nur für Bahnreisende. Im Bahnhof Lausanne ist die letzte Etappe der Renovation abgeschlossen. Der alten Brasserie ist ein neues Konzept verpasst und auf der Galerie ein Musikladen eingerichtet worden.

Neues Konzept für kleine Bahnhöfe

Aber auch kleinere und mittlere Bahnhöfe sollen nicht einfach links liegen gelassen werden, auch wenn sie vom Bahnbetrieb allein häufig nicht mehr leben können. Um solche Stationen zu kleinen Dienstleistungszentren aufwerten zu können, gründeten die SBB zusammen mit der Migros und der Kiosk AG eine Gesellschaft mit dem Namen «avec». Die ersten Geschäfte werden im Frühjahr 1999 in Schüpfen/BE und Mettmenstetten/ZH eröffnet. Mit dem neuen Konzept soll auch eine Verbesserung der Sicherheit in Randstunden erreicht werden. Zu verbesserter Sicherheit trägt auch das Hygiene-Konzept namens «McClean» bei, das dem «Schmuddel-Image» vieler Bahnhof-Toiletten Abhilfe schafft. 1995 in Bern erfolgreich gestartet, wurden 1998 in Basel, Lausanne, Genf, Zürich, Thun und Luzern wei-

tere McClean-Hygiencenter eröffnet. Wie Umfragen zeigen, kommt «McClean» trotz der höheren Preise bei den Reisenden, und vor allem bei Frauen, gut an.

Zur Stadtentwicklung beitragen

Mit ihren Grundstücken tragen die SBB da und dort auch zur Stadtentwicklung bei. So waren sie in Zürich-Seebach mit 33 000 Quadratmeter an der grössten je in der Schweiz durchgeföhrten Landumlegung beteiligt. 20 000 Quadratmeter wurden zu Wohnbau land und 13 000 Quadratmeter gingen an die Stadt Zürich, die es als Werkhofareal nutzen will. Auf dem Röntgenareal in Zürich wird das einige Jahre blockierte Projekt für eine grosse Wohnüberbauung von einem privaten Bauherrn realisiert, dem die SBB das Grundstück abtraten.

«Winterthur Stadtto» ist ein grosses Geschäftshaus-Projekt – Verkaufs-, Büro-, Praxisräume und Lagerflächen – mit einer Bruttogeschossfläche von 8219 Quadratmeter direkt beim Bahnhof. Die Bauherrschaft für das 25,4 Mio. Franken teure Projekt liegt bei den SBB, vergeben wurde die Ausführung an einen Generalunternehmer.

