

Güterverkehr

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(2000)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

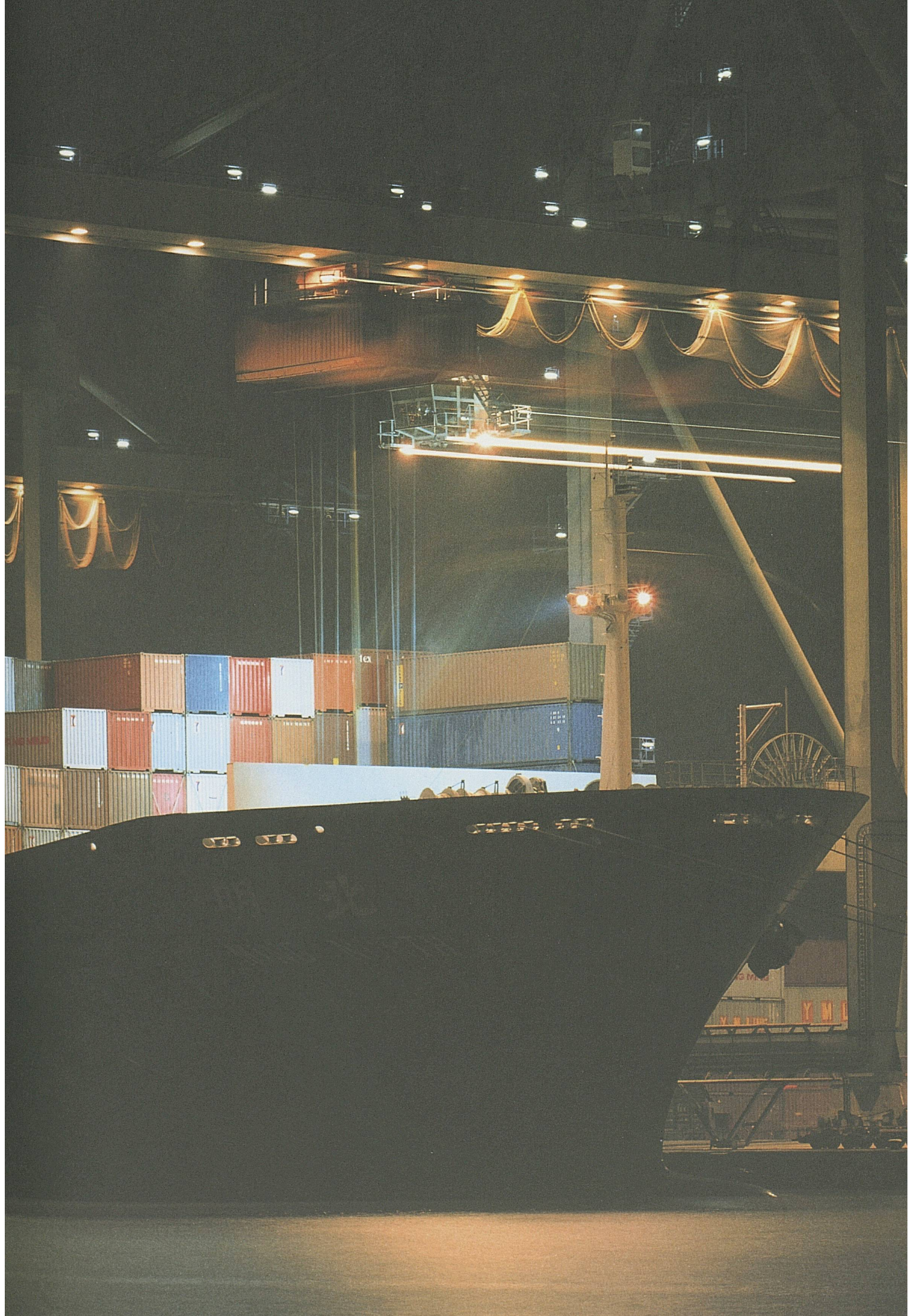
Güterverkehr



Laderampe Green Card.

Güterströme kennen keine Grenzen. SBB Cargo bricht ins Ausland auf und bietet Transporte aus einer Hand – pünktlich, kompetent und zuverlässig. Partnerschaften im Süden und Norden heben die internationale Transportqualität weiter an; die Kunden erhalten durch sie einen einzigen, kompetenten Partner. Ob Chemieprodukte von Ludwigshafen in die Lombardei oder eine komplette Wohnungseinrichtung im Container von Aarau nach Atlanta: Die Bahn bringt's. Auch wenn der Weg manchmal noch über ein Hochseeschiff führt.









Transit Lothar.

Die längste Fussgängerbrücke der Schweiz spannt sich seit dem Frühling 2001 von Rapperswil nach Hurden über den Zürichsee. Ein ebenso einfaches wie eindrückliches Werk des Bündner Architekten Reto Zindel – und zu einem schönen Teil aus Holz von Bäumen entstanden, die der Orkan «Lothar» gefällt hat. Die SBB befördern viele Güter, die in unserem Alltag wichtig sind. Beim Abtransport des Sturmholzes vom 26. Dezember 1999 spielten sie eine Hauptrolle: 1,3 Millionen «Lothar»-Tonnen transportierten sie innert Jahresfrist ab. Auch aus einem alltäglichen Transportgut kann etwas Visionäres entstehen.

Cargo: Neue Mengenrekorde



Geöffnete Märkte – aber immer noch Kontrollen an der Grenze

SBB Cargo konnte im letzten Jahr sowohl bei den Tonnagen als auch bei den Leistungen neue Rekorde verbuchen. Mitbeteiligt daran waren die ausserordentlichen Leistungen im Holztransport als Folge des Sturms «Lothar». Die Betriebsaufnahme eines zentralen Kunden-Service-Centers stellte einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur neuen Organisation von SBB Cargo dar. Unbefriedigend ist noch das finanzielle Ergebnis.

Viel Güter und viel Bewegung: Diese beiden Elemente charakterisierten das Güterverkehrsgeschäft der SBB im vergangenen Jahr. Mit einem Plus von 10,1 Prozent bei den Verkehrsleistungen überschreiten die Tonnenkilometer erstmals die 10-Milliarden-Grenze. Für die vergangenen fünf Jahre beträgt die Steigerung nicht weniger als 32 Prozent. Weiter zugenommen hat auch die Dynamik des international geprägten Geschäfts. Kennzeichnend sind in rascher Folge entstehende Allianzen zwischen Bahnunternehmungen untereinander, zwischen Bahnen und Kunden oder Branchenorganisationen sowie zwischen Bahnen und weiteren Transport- und Logistikpartnern. Nach der Öffnung des europäischen Güterverkehrsmarkts intensiviert sich der internationale Wettbewerb auch auf der Schiene.

Auf den 1. Januar 2001 hat sich SBB Cargo als Aktiengesellschaft rechtlich verselbstständigt. Dieser im Hinblick auf die Internationalisierung des Geschäftes und den späteren Zusammenschluss des Gütergeschäfts der SBB mit jenem der italienischen Staatsbahnen (FS) notwendige Schritt erhöht die unternehmerische Flexibilität. Die SBB Cargo AG mit ihren rund 5000 Mitarbeitenden ist eine 100-Prozent-Tochter der SBB AG.



Gutes umweltbewusst transportiert –
der Güterverkehr bleibt flächendeckend

Rekordverkehr fordert Höchstleistungen

Mit 60,5 Millionen transportierten Tonnen (+ 5,6 Prozent) und 10,8 Milliarden Tonnenkilometern (+ 10,1 Prozent) schreiben die SBB neue Rekordwerte. Der Ertrag nahm um 6,8 Prozent auf 1081 Mio. Franken zu. Die relativ stärkere Zunahme der Leistungen kam durch das ausgeprägte Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr, bei dem die Transportdistanzen länger sind, zustande. Das Gütergeschäft der SBB ist stark international geprägt: Rund 79 Prozent sind grenzüberschreitender Verkehr und nur 21 Prozent reiner Binnenverkehr. Der Transitverkehr ist mit einem Anteil von 57 Prozent an den Leistungen die grösste Verkehrssparte.

Um die Kunden bei steigenden Mengen trotz knapper Ressourcen gut zu bedienen, erbrachte der Produktionsapparat ausserordentliche Leistungen. Trotzdem konnte im Binnengüterverkehr die Pünktlichkeit noch weiter gesteigert werden: 95 Prozent der Züge kamen pünktlich oder mit weniger als 30 Minuten

Verspätung an (Vorjahr 94 Prozent). Bei Abfahrt lagen gar 96 (Vorjahr 94) Prozent der Binnengüterzüge innerhalb der 30-Minuten-Limite.

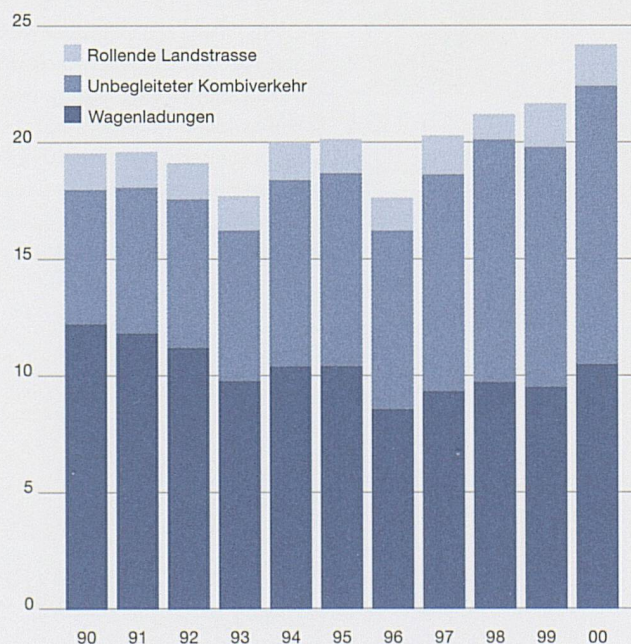
Der internationale Güterverkehr litt hingegen unter Produktionsengpässen im Ausland und zum Teil auch in der Schweiz. Im Sommer und Herbst kam es hauptsächlich im Nord-Süd-Transit zu teils massiven Verspätungen; aus Mangel an Transportmitteln oder Streckenkapazi-

täten blieben Güterzüge an der Grenze stehen. Diese Engpässe liessen die Mängel der rein national ausgerichtete Produktionsplanung und -steuerung überdeutlich hervortreten. Die Verbesserung der Produktion im alpenquerenden Verkehr hat höchste Priorität. Die SBB will den Kundenanforderungen an die Transportqualität gerecht werden.



Güterzüge schlafen nicht: Transportrekorde rund um die Uhr

Alpenquerender Schienengüterverkehr (Mio. Tonnen)





Der Markt heisst Europa: Güterzug am Gotthard

Zentrale Kontaktstelle für Kunden

Seit dem vergangenen Jahr können die Kunden ein neues Kunden-Service-Center (KSC) in Fribourg als zentrale Kontaktstelle in Anspruch nehmen. Über eine einzige Telefonnummer steht ihnen das KSC 24 Stunden für sämtliche Auskünfte und Dienstleistungen rund um ihre Transporte offen.

Das KSC nahm im April den Betrieb auf und übernahm seither in mehreren Etappen die bisherigen Funktionen vieler Bahnhöfe. Ende 2000 wurden 54 Prozent aller Transporte durch 173 Mitarbeitende von Fribourg aus betreut; die Umstellung sämtlicher gut 800 Bahnhöfe auf das zentrale KSC wird im Mai 2001 abgeschlossen sein. Die dezentralen Strukturen bilden sich entsprechend zurück. Im ersten Betriebsjahr bearbeitete die neue Kundendienstzentrale 54 656 Telefonanrufe und 128 226 Faxe.



Zentrale Kontaktstelle: Cargo-Kunden-Service-Center in Fribourg

Strategie: Der Markt heisst Europa

Die europäische Liberalisierung des Güterverkehrs verschärft die Konkurrenz. Um im intensiven Wettbewerb mithalten zu können und in der Schweiz an eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene beizutragen, wollen die SBB wachsen. Direkte Verbindungen zu den Schlüsselmärkten ausserhalb der Landesgrenzen werden lebenswichtig; das Betreiben von Transitachsen durch die Alpen allein reicht nicht mehr aus. Kooperationen und Allianzen sichern die notwendigen Zugänge zu ausländischen Märkten. Nebst der strategischen Ausrichtung nach Süden und der Allianz mit der italienischen FS behalten die SBB auch die anderen wichtigen Auslandsmärkte im Auge und streben Kooperationen an, wo es sinnvoll ist.

Ins internationale Geschäft bringt SBB Cargo grosses Know-how, ausgeprägtes Qualitätsdenken und einen guten Ruf ein. Die Strategie im Ausland-



Schritt für Schritt voran: Vertragsunterzeichnung mit der FS in Rom

wie im Binnenmarkt zielt darauf, umfassende Branchenlösungen aus einer Hand anzubieten. Die Komplexität der Kundenbedürfnisse steigt weiter an. Zunehmend verlangen die Kunden Gesamtlösungen für die ganze Transportkette, mit möglichst einem einzigen Ansprechpartner. Mit einer grenzüberschreitenden Wachstumsstrategie, massgeschneiderten Lösungen für einzelne Kundensegmente und Produktivitätssteigerungen wappnen sich die SBB auf eine intensivierte Konkurrenz. Im Jahr 2008 wird der Schienengüterverkehr in Europa vollständig liberalisiert sein. Auch aus diesem Grund dürfte sich der Wettbewerb noch wesentlich verstärken.



40-Töner auf die Bahn: Rollende Autobahn – nötiger denn je

Italien: In Schritten zum Ziel

Das Joint Venture der Güterbereiche von FS und SBB ist für beide Partner weiterhin vorrangig. Am 2. Februar 2000 haben die Verwaltungsratspräsidenten und Geschäftsleitungsvorsitzenden beider Bahnen in Rom den Fusionsvertrag unterzeichnet. Nach einer Überprüfung des Projektstands mit externen Coaches wurde im Herbst der Weg neu abgesteckt und einem «Step by step»-Vorgehen der Vorzug gegeben. Erst danach kommt es zum «Full Merger». Den Kundenanforderungen folgend, verbessern FS und SBB zusammen in erster Priorität die grenzüberschreitende Produktion.

Zur dringend notwendigen Qualitätsverbesserung sind die beiden Partner übereingekommen, die alpenquerenden Güterzüge grenzüberschreitend zu planen und zu steuern. Für Ganzzüge nach Norditalien (nördlich von Mailand) sind künftig auf der ganzen Transportstrecke die SBB, für Langstreckenzüge nach Mailand und darüber hinaus die FS verantwortlich. Einheitliche Verantwortung vermindert die Schnittstellen und die Wartezeiten durch den «Systembruch» an den Grenzübergängen nach Italien. Als zentralem Tor nach Norden fällt Basel in diesem Produktionskonzept eine Schlüsselrolle zu.

Im Marketing werden vorerst für die Chemie- und Recyclingbranche gemeinsame Produkte entwickelt und angeboten. Die Produktions- und Marketingprojekte werden durch gemischte Teams von FS und SBB erarbeitet und von den jeweiligen Geschäftsbereichsverantwortlichen beider Bahnen geleitet.

LSVA: Doppelte Herausforderung meistern

In internationaler Pflicht steht SBB Cargo auch durch die flankierenden Massnahmen der Schweiz zum Landverkehrsabkommen mit der Europäischen Union. Auf den 1. Januar 2001 ist in der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt worden, ohne dass es zu nennenswerten Problemen gekommen wäre. Zugleich wurde die Lastwagengewichtslimite in einem ersten Schritt von 28 auf 34 Tonnen erhöht. Die gestaffelte Öffnung der Schweiz für schwerere Lastwagen fordert die Bahn doppelt heraus: Einerseits wird sich der Wettbewerb der Verkehrsträger durch tendenzielle Verbilligung des Strassentransports weiter verstärken, andererseits betreiben SBB, BLS und Hupac SA im Bundesauftrag eine leistungsfähige, attraktive «rollende Autobahn» als Alternative zum Strassentransit.

Bis 2005, wenn die LSVA voll realisiert ist und die 40-Töner integral zugelassen sind, lassen sich die Auswirkungen auf Transportmengen und Margen schwer abschätzen. Unbestritten ist, dass die Strasse bei schweren Gütern konkurrenzfähiger wird. Bei maximaler Auslastung auf der Hin- und Rückfahrt sinken die Kosten bis zu 30 Prozent. Die Kosten für leichtere Ladungen (bis zu 16 Tonnen) werden steigen.

Für die «rollende Autobahn» über die Lötschberg-Simplon-Route gründen Hupac SA, BLS und SBB eine gemeinsame Betriebsgesellschaft. Sie sind daran mit je 30 Prozent beteiligt; die restlichen 10 Prozent sind für die italienische FS reserviert und werden vorderhand von den SBB gehalten. Leider verspätete sich die Betriebsaufnahme. Geologische Schwierigkeiten haben die Profilerweiterungsarbeiten der FS an der Simplon-Südrampe verzögert. Nach Fertigstellung wird mit vorerst vier täglichen Zugpaaren zwischen



Unsicherheitsfaktor LSVA: Was bringt der Schiene?

Mit der grenzüberschreitenden Wachstumsstrategie und massgeschneiderten Lösungen für die Kunden stellen sich die SBB dem Wettbewerb im Güterverkehr.



Von der Strasse auf die Schiene:
Kombiverkehr weiter im Aufwind

Freiburg im Breisgau sowie Basel im Norden und Domodossola sowie Novara im Süden gestartet. Ab 2002 soll das Zugsangebot dann, der Nachfrage entsprechend, jährlich gesteigert werden. Mit 21 Zugpaaren lassen sich täglich 1260 und jährlich 315 000 Lastwagen durch die Alpen befördern. Mit dem bestehenden Angebot von SBB und Hupac SA hat der alpenquerende kombinierte Verkehr der Rollenden Landstrasse im vergangenen Jahr um 3,5 Prozent zugenommen. Der logistisch noch sinnvollere unbegleitete Kombiverkehr verzeichnete gar eine Zunahme von 18,8 Prozent.

Systemführer bei Einzelwagen

Auch auf dem Binnenmarkt verteidigt SBB Cargo seine Marktposition. Im schweizerischen Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nimmt SBB-Cargo seine Systemführerschaft wahr, indem die Produktivität weiter gesteigert wird. Die Feinverteilung bis in die Anschlussgeleise der Kunden wird von mobilen Rangierteams flexibel und kostengünstig durchgeführt. Soweit andere Bahnunternehmungen in einer bestimmten Region mit der Feinverteilung beauftragt sind, wird von einer vergleichbaren Produktivität ausgegangen.

Klärend für die Stellung auf dem Schweizer Markt sind die letzten Jahre getroffenen Vereinbarungen zwischen SBB und BLS. Das Zusammenarbeitsabkommen sieht vor, dass SBB Cargo den gesamten Wagenladungsverkehr der BLS übernimmt. Ab Juni 2001 führen die SBB die Produktion in deren Einzugsgebiet selber, kaufen aber Teilleistungen bei der BLS ein. Als Gegenstück der Aufgabenteilung wird die «rollende Autobahn» über Lötschberg und Simpon operativ von BLS und Hupac SA geführt. Im Güter-Ganzzugsverkehr dagegen machen beide Bahnen weiterhin eigene Angebote und treten als Wettbewerber am Markt auf.

Mehr Produktivität, mehr Elektronik

Mehr Effizienz erhöht die Konkurrenzfähigkeit von SBB Cargo und hilft Marktanteile zu gewinnen, was zur Entlastung der Strasse auch aus ökologischen Gründen sinnvoll ist. Der unvermindert starke Preisdruck auf den Gütertransportmärkten macht die Erhöhung der Produktivität zur Daueraufgabe. Im vergangenen Jahr erzielte der SBB-Güterverkehr bei knappem, zum Teil gar ungenügendem Personalbestand neue Rekordleistungen. Am 19. Oktober beispielsweise rollten erstmals mehr als 100 000 Bruttotonnen durch den Gotthardtunnel nach Süden. Zum allgemein starken Verkehr im vergangenen Jahr kamen Holztransporte als Folge des Orkans «Lothar» Ende 1999 dazu.



Effizienz macht konkurrenzfähig:
Züge – je länger, desto lieber

SBB Cargo führt in der Schweiz die flächendeckende Versorgung weiter, steigert die Effizienz und wird bei stabiler Qualität die Kosten senken.