

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

Rubrik: Produktion

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Die laufende Erhöhung der Produktivität ist eines der obersten Ziele. Die Produktivität konnte 1995 erneut gesteigert werden. Im Vordergrund standen unter anderem Massnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit, ein neues Fernsteuerkonzept, die Erneuerung des Fahrzeugparkes sowie der wirkungsvolle Einsatz der Informatik.

Betrieb

Höchstleistungen im Transitgüterverkehr am Gotthard waren keine Seltenheit. Die Grenze von 100 000 gefahrenen Bruttotonnen pro Tag wurde mehrfach erreicht und konnte bei der Betriebsabwicklung ohne Schwierigkeiten bewältigt werden. Mit weniger Aufwand konnte dank der neuen Lokomotive Re 460 und einer angepassten Betriebsorganisation (Schiebediensttechnik) mehr Leistung erzielt werden.

Pünktlichkeit

Die Zielvorgabe, dass im Reiseverkehr 95 % aller Züge nicht mehr als 5 Minuten Verspätung haben dürfen, wurde erreicht, dabei handelt es sich um einen Durchschnittswert. Tatsache ist, dass die Pünktlichkeit zu bestimmten Tageszeiten, bei bestimmten Zügen oder in gewissen Regionen zum Teil nicht befriedigte. Zur Sicherstellung der Pünktlichkeit sind netzweit 111 Massnahmen angeordnet worden. Ein erhebliches Gewicht kommt aber auch der Ursachenbekämpfung im technischen Bereich zu, denn die täglich in einer Vielzahl auftretenden Störungen beeinträchtigen die Pünktlichkeit nachhaltig. Analysen des Zugverkehrs auf den stark belasteten Achsen Biel, Bern und Basel von und nach Zürich haben ergeben, dass der Fahrplan auch strukturelle Überlastungsercheinungen zeigt. Gezielte Massnahmen in der mittel- und langfristigen Fahrplanplanung sollen die

Fahrplanstabilität künftig wirksam verbessern.

Berner S-Bahn

Mit dem Fahrplanwechsel vom 28. Mai 1995 wurde die Linie 2 der Berner S-Bahn aus der Taufe gehoben. Die neue Durchmesserlinie von Schwarzenburg nach Langnau wurde von der Bevölkerung nicht nur mit eitel Freude aufgenommen. Zur Gewohnheit gewordene Anschlüsse erfuhren Veränderungen und die Pünktlichkeit liess zu wünschen übrig. Mit einem besonderen Effort ist es gelungen, die Qualität der angebotenen Leistung zu verbessern. Weitergehende Korrekturen sind vorgesehen. Für dauerhafte Verbesserungen sind aber strukturelle Änderungen im Fahrplan nötig.

Fernsteuerkonzept

Fernsteuerungen sind Instrumente der Betriebsführung und tragen wesentlich dazu bei, die vereinbarten Leistungen unter Beachtung sicherheitsrelevanter Aspekte kostengünstig und in der geforderten Qualität zu erbringen. Sie ermöglichen es, bei Störungen im Betriebsablauf frühzeitig die nötigen Massnahmen zur Beseitigung zu treffen. Die technische Entwicklung der letzten Jahre hat dazu geführt, dass das Fernsteuerkonzept überarbeitet werden musste. Das neue Konzept sieht drei Betriebsleitzentralen (Zürich, Luzern, Lausanne) sowie 34 operative Betriebszentren vor. Die Realisierung dieser Zentren soll im Baukastensystem erfolgen, also abgestimmt auf die Inbetriebnahme erneuerter Stellwerkanlagen.

Qualitätsmanagement in der Produktion

Die Einführung eines Qualitätscontrolling auf allen Führungsebenen wurde Ende 1995 abgeschlossen. Prioritär werden im Qualitätsmanagement die von der Geschäftsleitung festgelegten Schlüsselbe-

reiche unter die Lupe genommen. Im Personenverkehr sind dies Pünktlichkeit, Kundeninformation, Sauberkeit im Zug und in den Bahnhöfen, Personensicherheit sowie Verkauf und Beratung am Telefon. Im Güterverkehr werden die Bereiche Kundeninformation, Warensicherheit, Pünktlichkeit und Sauberkeit des Güterwagenladerraums kontrolliert.

Erfolgskontrolle

Auf den 1.1.1995 sind die seit 1919 laufend erfolgten Erhebungen über die Arbeits- und Personalverhältnisse durch das Kontrollinstrument «SUPER» abgelöst worden. Neu leitet der zuständige Bahnhof- oder Bezirksinspektor die Erfolgskontrolle. Eine Supportgruppe aus Vertretern der Zentralen Dienste unterstützt die Dienststelle und gewährleistet netzweit eine einheitliche Anwendung der Vorschriften.

Neuorientierung im Zugbegleitungsdienst

Die Neuorientierung im Zugbegleitungsdienst hat zum Ziel, das Berufsbild 1992 in die Praxis umzusetzen. Die Zugreisenden kommen damit in den Genuss eines qualitativ hochstehenden Service und einer einwandfreien Betreuung im Fernverkehr. Speziell ausgebildete Stichkontrolleure sichern zudem gezielt die Einnahmen im Nahverkehr.

Nach Abschluss der dritten Phase dieser Neuorientierung in den Jahren 1996/97 werden die SBB ein grosses Stück Weg zu einer zukunftsorientierten Zugbegleitung zurückgelegt haben.

Fahrzeuge

Die seit Jahren intensiv betriebene Erneuerung des Fahrzeugparks wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Nach der Ablieferung der dritten Serie von Doppelstockzügen für die S-Bahn Zürich zählt die Flotte nun 95 Einheiten. 20 weitere Züge

befinden sich im Bau. Planmässig dem Betrieb übergeben wurden ferner 19 «Kolibri»-Pendelzüge für den Regionalverkehr und 13 Lokomotiven Re 460.

Unterhalt

Im Bereich Fahrzeugunterhalt sind unternehmensweit rund 3700 Mitarbeiter tätig, wovon 2700 in den sechs Hauptwerkstätten Yverdon, Biel, Olten, Bellinzona, Zürich und Chur. Zur kontinuierlichen Steigerung der Effizienz werden diese Hauptwerkstätten schrittweise zu Profit-Centers umstrukturiert. Die dazu nötige, intensive Schulung der Kader hat im Berichtsjahr auf breiter Basis eingesetzt. Parallel dazu wird die Umstellung auf sogenannte Fertigungsinseln fortgesetzt. Der in solchen Inseln mögliche, vielseitigere Personaleinsatz erleichtert den Ausgleich unabweichlicher, sektorieller Belastungsschwankungen.

Zwei Marksteine prägten das Programm zur Anpassung der Unterhaltsanlagen an die Anforderungen des zukünftigen Fahrzeugparks:

In der Hauptwerkstätte Olten wurden die Bauarbeiten an einer Erweiterungshalle der Wagenwerkstätte Tannwald aufgenommen. Die Erweiterung dient vor allem der dringend notwendigen Kapazitätssteigerung für den Unterhalt klimatisierter Reisezugwagen, namentlich im Hinblick auf die Intercity-Doppelstockwagen IC 2000. Dank der weitsichtigen Konzeption der 1979 erstellten Anlage wird es möglich, mit einer Investition von 8,5 Mio. Franken eine überproportionale Produktivitätssteigerung zu erreichen.

Im Dezember 1995 wurde in Basel ein Depot für den Unterhalt von Lokomotiven und Pendelzügen in Betrieb genommen. Es wurde nach modernsten Gesichtspunkten konzipiert und in rund vierjähriger Bauzeit realisiert.

Rollmaterial für den Regionalverkehr

Ein erfreulicher Wandel beginnt sich im Erscheinungsbild der Reisezüge abzuzeichnen. Neue Nahverkehrszüge wie der «train des vignes» zwischen Vevey und Puidoux-Chexbres setzen farbliche Akzente in die Landschaft. Die Leichtstahlwagen verschwinden zunehmend aus den Reisezügen und werden durch moderne, komfortablere Wagen ersetzt.

Zur Attraktivitätssteigerung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs wird 1997 im Raum Basel die «grüne Linie» Mulhouse – Basel – Frick/ – Laufenburg realisiert. Wegen der unterschiedlichen französischen und schweizerischen Stromsysteme müssen Zweifrequenz-Triebwagen eingesetzt werden. Im Berichtsjahr wurde die Beschaffung derartiger Traktionsausrüstungen für die sechs letzten derzeit im Bau befindlichen «Kolibri»-Pendelzüge beschlossen.

Rollmaterial für den Fernverkehr

Im Hinblick auf die Verpendelung eines Grossteils der Intercityzüge ab 1997 wurden Ende Jahr verschiedene Beschlüsse gefasst, so namentlich auch für die Anpassung von 300 Einheitswagen IV an die neuen Anforderungen. Die technischen Änderungen an diesen seit 1981 eingesetzten Wagen erstrecken sich vor allem auf die Drehgestelle sowie die Zug- und Stossvorrichtungen. Die entsprechenden Umbauarbeiten werden in enger Zusammenarbeit zwischen der Schweizer Rollmaterialindustrie und den SBB-Hauptwerkstätten durchgeführt.

Lokomotiven

Die Verfügbarkeit der vorwiegend im Intercity- und im schweren Güterverkehr eingesetzten Lokomotiven Re 460 hat sich im Be-

richtsjahr signifikant erhöht. Die kumulierte Fahrleistung der bisher abgelieferten Lok erreichte Ende 1995 rund 35 Mio. km. Im Durchschnitt legt jede Lokomotive Re 460 pro Jahr 200 000 km zurück.

Im Hinblick auf die für 1.1.1999 geplante Eröffnung des Huckepack-Korridors Lötschberg – Simplon wurden 10 weitere Einheiten der bei der BLS bereits in Betrieb stehenden Lokomotive Re 465 in Auftrag gegeben. Der Einsatz dieser Lokomotiven auf der Linie Basel – Thun – Brig – Domodossola wird im Rahmen eines Vertrages mit der BLS geregelt.

Als Folge der kontinuierlichen Ablieferung neuer Triebfahrzeuge geht die Ausrangierung der ältesten Lokomotivserien beschleunigt vor sich. Die seit über 40 Jahren im Regionalverkehr eingesetzten Pendelzüge mit Lokomotiven Re 4/4 I und Triebwagen BDe 4/4 wurden im Berichtsjahr praktisch vollumfänglich von «Kolibri»-Kompositionen abgelöst.

Rollmaterial im Güterverkehr

Mit Elan wird der Wagenpark den veränderten Bedürfnissen angepasst. Die SBB haben 1995 weitere 900 Güterwagen ausgemustert. Es handelt sich hauptsächlich um gedeckte, zweiachsige Güterwagen mit Baujahr 1956 – 1969, die heute nicht mehr gefragt sind. Bis zum Jahr 2000 wird der Güterwagenpark um rund 6000 Einheiten verkleinert, und der bestehende Wagenpark kann somit produktiver eingesetzt werden.

Mit dem Ziel, weitere praktische Erfahrungen mit lärmarmen Güterwagen zu gewinnen, wurden 30 zweiachsige Schiebewandwagen mit einer neuartigen Trommelbremse in Auftrag gegeben. Die ebenfalls bestellten 18 vierachsigen Wagen für den Transport von Langschienen sowie eine erste Serie von 22 Panzertransport-

wagen werden mit Scheibenbremsen ausgerüstet. Diese Wagen werden wesentlich niedrigere Rollgeräusche verursachen als die «klassischen» klotzgebremsten Güterwagen.

Zur rationelleren Abwicklung von Umbauarbeiten im Netz wurden im Berichtsjahr eine selbstfahrende Fahrleitungsumbaumaschine «Ariane» und zwei achtschige Schienenkrane für den Brückendienst in Betrieb genommen.

Informatik

Das Jahr 1995 war im Bereich Informatik geprägt durch die Einführungen zahlreicher Informatikprojekte, dies zur Unterstützung wesentlicher Geschäftsabläufe bei praktisch allen Bereichen der Bahn. Nach anspruchsvollen Entwicklungsarbeiten können damit wichtige Elemente von PRISMA (Personenverkehr), CIS (Güterverkehr), ROMA (Fahrzeugunterhalt), Datenbank der festen Anlagen (Unterstützung der Projektierung und des Unterhalts Bau) produktiv genutzt werden. Die Basis für den Betrieb dieser Anwendungen bildet eine leistungsfähige Informatikinfrastruktur mit den Komponenten zentrales Rechenzentrum (hier bewilligte der Verwaltungsrat eine weitere Ausbaustufe), Netz (die Einführung Datarail 1. Etappe wurde abgeschlossen) und dezentrale Plattform (im Rahmen der laufenden Erneuerungen wurde ein markanter Teilschritt realisiert). Die erfolgreichen Einführungen dieser grossen, wirkungsvollen Informatikprojekte setzen ein straffes Projektmanagement sowie während der gesamten Projektlaufzeit eine Risikoabschätzung voraus. Das Management aller Stufen ist damit für das Gelingen der Informatikprojekte gefordert.

Der Betrieb der Informatiksysteme muss an allen sieben Wochentagen und rund um die Uhr garantiert sein. Mit der grossen Abhängigkeit der SBB von Informatikan-

wendungen steigen die Ansprüche an ein reibungsloses Funktionieren der Systeme. Gleichzeitig müssen die Betriebskosten zumindest pro Leistungseinheit laufend gesenkt werden. Für einen Ausweg aus diesem Dilemma sind in der eigenen Unternehmung allzu enge Grenzen gesetzt. Die Suche nach Lösungen in erweitertem Rahmen und zusammen mit Partnern drängt sich auf.

Die digitale Gesellschaft, wie sie sich mit dem einfachen Zugang zu Informatik- und Telekommunikations-Leistungen entwickelt, erfordert neue Präsentationen der SBB-Dienstleistungen. Wie diese aussehen sollen, wird zurzeit analysiert. Doch Abwarten birgt die Gefahr, den Anschluss zu verpassen. Zurzeit wird an Pilotprojekten in den Bereichen Spracherkennung, Internet, Multimediakiosk sowie elektronische Wertkarten gearbeitet, in der Erwartung, attraktive Produkte für die neuen Ansprüche zu schaffen. Diese stellen auch den Informatik-Mitarbeitern der SBB vielseitige und herausfordernde Aufgaben.

Veränderungen im Fahrzeugpark

1995 haben die SBB in diesem Bereich 369,5 Mio. Franken investiert.

Bestellungen

- 10 Lokomotiven Re 465 (Huckepack-Korridor Lötschberg)
- 22 Panzertransportwagen SImnmps
- 30 Schiebewandwagen Hbbillns
- 3 Schienentransporteinheiten SILAD (3 Einheiten à 6 Wagen)

Ablieferungen

- 13 Lokomotiven Re 460
- 7 Lokomotiven Re 450 (S-Bahn)
- 1 Lokomotive Re 4/4 III (Übernahme von SOB)
- 19 Triebwagen RBD 560 (NPZ)
- 19 Steuerwagen Bt (NPZ)
- 7 Doppelstocksteuerwagen Bt (S-Bahn)
- 35 EuroCity-Wagen Apm, Bpm
- 35 Güterwagen Snps
- 2 Combirail Drehgestelle
- 1 Fahrleitungsumbaumaschine XTmas
- 2 Kranwagen 800 tm XTmass
- 2 Schutzwagen zu Kranwagen 800 tm XTmaass

Ausrangierungen

- 41 Streckenlokomotiven; 4 Re 4/4 I, 1 Re 4/4 IV (Abgabe an SOB), 36 Ae 4/7
- 12 Triebwagen; 10 BDe 4/4, 2 BDe 4/4 II
- 2 Triebzüge RABe EC
- 3 Diesellokomotiven; 2 Am 4/4, 1 Em 3/3
- 1 Rangierlokomotive Ee 3/3
- 16 Steuerwagen
- 106 Reisezugwagen
- 12 Bahnpostwagen (PTT)
- 873 Güterwagen
- 91 Dienstwagen
- 18 Traktoren; 7 Te I, 4 Te II, 3 Tm, 2 Tm I, 2 Tm II