

Personenverkehr

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(2002)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Rekordergebnis im Expo-Jahr.

24

Für den Personenverkehr war 2002 ein Rekordjahr. Die Reisezüge der SBB legten 105 Millionen Kilometer zurück, die Zahl der Reisenden stieg auf 320 Millionen. Die Steigerungen sind primär dem Expo-Effekt zu verdanken. 3,5 Millionen Besucherinnen und Besucher fuhren mit der Bahn an die Landesausstellung. Das entspricht einem Marktanteil von 61 Prozent.

Der SBB Personenverkehr steigerte sein Angebot im letzten Jahr erneut. Die Reisezüge der SBB legten 105 Millionen Kilometer zurück. Das sind 3,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Dieses Angebot wurde stark genutzt. Die Zahl der beförderten Personen stieg um 5,3 Prozent auf 320 Millionen Personen. Und die zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich um 6,6 Prozent auf die Rekordmarke von 14,25 Milliarden. Der Verkehrsertrag – inklusive interner Verkehre – stieg von 1,851 Milliarden Franken auf 1,937 Milliarden Franken (+4,6 Prozent).

Kundenzufriedenheit stabil.

Die Pünktlichkeit hat sich trotz Expo-Mehrleistung verbessert. 2002 erreichten 81 Prozent aller Züge ihren Zielort auf die Minute pünktlich (Vorjahr 80 Prozent), 95 Prozent kamen mit nicht mehr als vier Minuten Verspätung an (Vorjahr 94 Prozent). Die Kundenzufriedenheit bleibt mit 81 Prozent stabil. Hauptursache für Kundenkritik ist wie im Vorjahr das Platzangebot (mangelnde oder nicht gewünschte Sitzplätze). Zugenommen haben die Beanstandungen wegen mangelnder Sauberkeit – vorwiegend im Regionalverkehr. Massnahmen zur Verbesserung der Situation sind eingeleitet.

Expo als eindrücklicher Leistungsausweis.

Verantwortlich für das gute Jahresergebnis des Personenverkehrs war neben der allgemeinen Nachfragesteigerung und den Tarifmassnahmen vor allem die Expo. Sie bedeutete auch für die SBB das zentrale Ereignis. 3,5 Millionen Besucherinnen und Besucher fuhren mit der Bahn an die Landesausstellung. Das entspricht einem Marktanteil der Bahn von 61 Prozent. Dieser Wert liegt deutlich über den Erwartungen von 50 Prozent. Der Anteil der Deutschschweizerinnen und Deutschschweizer, die mit dem Zug an die Expo gefahren sind, liegt bei 68 Prozent, derjenige der Westschweizerinnen und Westschweizer bei 39 Prozent.

Diese Zahlen belegen eindrücklich die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs und der SBB im Speziellen. Bei der Expo hat die SBB in sämtlichen Bereichen, vom Ticketing über den Transport bis zum Kundenempfang auf den Arteplages, ausserordentliche Leistungen erbracht und sich somit als Generalunternehmer für zukünftige Grossanlässe profiliert. Die minutiöse Planung der Zusatzleistungen und der flexible Fahrplan haben sich bewährt. Ab Olten fuhren zu Spitzenzeiten alle drei bis fünf Minuten voll besetzte Reisezüge Richtung Biel/Bienne. Während der 159 Expo-Tage waren 1700 Extrazüge unterwegs. Alle diese Zusatzleistungen wurden nebst anderen Grossereignissen wie dem Eidgenössischen Turnfest oder der Streetparade erbracht.

Über 60 Prozent der Expo-Besucher benutzten die Bahn.

Die SBB übertraf das Ziel, die Hälfte der Besucherinnen und Besucher per Bahn an die Expo zu befördern, mit 61 Prozent deutlich. Vor allem Deutschschweizer benützten die Bahn, während die Westschweizer eher mit Auto oder Bus anreisten. Auch um von einer Arteplage zur andern zu gelangen, nahmen die Besucher vor allem die Bahn in Anspruch (42%), es folgen Auto und Iris-Boote (je 19%), Linienschiffe (7%) und Car (4%).

Benutzte Verkehrsmittel	Besucher* (in Prozenten)
Bahn	61
Auto	37
Car	5
Bus/Tram	3
Fahrrad	1
Zu Fuss	1

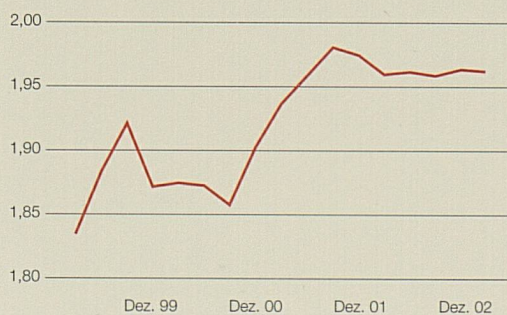
* Mehrfachbesuche möglich

Umfrage: Link

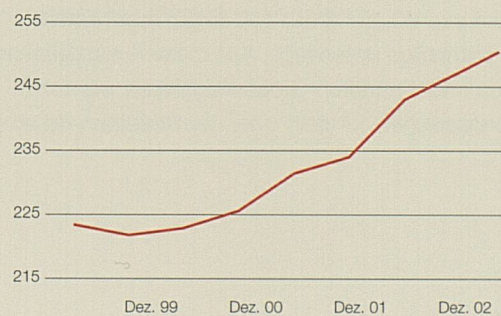
Halbtax und GA sind weiterhin Renner.

Neuer Höhepunkt in der Erfolgsgeschichte des Generalabonnements:
Noch nie reisten so viele Kundinnen und Kunden mit einem GA.
Im letzten November waren erstmals über 250 000 Generalabos im Umlauf. Bis Ende Jahr stieg dieser Wert auf 252 400 Stück an.
Die Zahl der sich im Umlauf befindenden Halbtaxabos stabilisierte sich 2002 auf einem hohen Niveau von 1,96 Millionen Stück.

Entwicklung Halbtax in Millionen Stück.



Entwicklung GA in tausend Stück.



Konstante Leistung bringt Stammkunden.

Im Stammkundengeschäft legte die SBB im letzten Jahr vor allem bei den Generalabonnementen (GA) zu. Ende Jahr waren 252 400 GA im Umlauf (+5 Prozent). Damit wurden erstmals seit der Lancierung über eine Viertelmillion Stück verkauft. Die Wiederverkaufsrate betrug wie im Vorjahr 80 Prozent. Das im Dezember 2001 auf den Markt gebrachte, monatlich zahlbare «Abbonierte GA» entspricht einem echten Kundenbedürfnis. Im ersten Jahr wurden 25 000 Stück verkauft, ohne dabei das bestehende GA-Angebot zu beeinträchtigen. Der Ertrag im Bereich der GA-Produkte stieg um 29 Millionen auf 365 Millionen Franken. Hauptgründe für die Ertragssteigerung waren Wachstum, das «Abbonierte GA» sowie Tarifierpassungen. Beim Halbtaxabo konnte mit 1,96 Millionen Karten das Vorjahresergebnis egalisiert werden. Der Ertrag aus dem Halbtaxabo erhöhte sich um 7,5 Prozent auf 139 Millionen Franken.

Die SBB ist neu auch im Online-Ticketing tätig. Mit dem Produkt «Click & Rail» wurde im November 2002 auf der Nord-Süd-Achse ein erster Pilotversuch gestartet, der 2003 mit Angeboten auf der Ost-West-Verbindung erweitert wird. SBB-Kundinnen und -Kunden mit einem Internetanschluss können sich online für ein Angebot aus der täglich wechselnden Auswahl von Zügen und Strecken entscheiden und drucken sich das Billett gleich selber aus. Die ersten Erfahrungen liegen über den Erwartungen.

Herausforderung beim Thema Sicherheit.

Das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste stellt den öffentlichen Verkehr zunehmend vor eine grosse Herausforderung. Die SBB hat als Sofortmassnahme bei der S-Bahn Zürich einen Versuch mit einem bezeichneten Treffpunktwagen gestartet. Im Dezember haben Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und SBB ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Sicherheit auf der S-Bahn verabschiedet. Im Zentrum stehen die Begleitung der S-Bahn-Züge in den Randstunden durch speziell ausgebildete S-Bahn-Zugbegleiter. Mobile Reinigungsequipen sorgen für mehr Sauberkeit. Zusätzlich verfügt jede S-Bahn-Komposition über einen Treffpunktwagen. SBB und ZVV investieren für diese Sicherheitsmassnahmen rund 14 Millionen Franken.

Mit dem Regionalverkehr über die Grenze.

Messungen zeigen einen tiefen Marktanteil (Modalsplit) des öffentlichen Verkehrs im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr. Vor diesem Hintergrund wird die SBB im Grenzgürtel zum Ausland durchgehende Regionalverkehrsangebote schaffen, die Pendlerinnen und Pendlern eine Alternative zum Auto bieten. Erstmals hat die SBB im vergangenen Jahr im Rahmen einer Ausschreibung im Ausland den Zuschlag für den Betrieb einer Bahnlinie erhalten: Ab Mitte 2003 zeichnet die SBB verantwortlich für den Regionalverkehr im Wiesental in Baden-Württemberg und damit für die Strecken Basel Badischer Bahnhof nach Zell und Weil am Rhein nach Lörrach.

Ziel ist die optimale Integration der Wiesentalstrecke ins bestehende Gesamtkonzept der Regio-S-Bahn Basel. Die Strecke ist insgesamt 32 Kilometer lang; davon verlaufen neun Kilometer auf Schweizer Gebiet. Mit einer besseren Abstimmung der Angebote im öffentlichen Verkehr wird die Attraktivität der Regio-S-Bahn Basel auch auf deutscher Seite deutlich erhöht. Durch ein gut vernetztes Gesamtsystem aus einer Hand können die Linien noch besser ins S-Bahn-System integriert werden. Weitere Angebote für Grenzräume sind in Vorbereitung.

Im Seetal hat die SBB mit ihrem Angebot für den Regionalverkehr Flexibilität und Innovationskraft bewiesen. So wurde das neue Rollmaterial speziell auf die besonderen örtlichen Gegebenheiten (enge Platzverhältnisse zwischen Schiene und Strasse) angepasst. Zusätzlich hat die SBB den ersten Schritt in ihrer Nichtraucherstrategie innerhalb des Regionalverkehrs vollzogen. Ziel der SBB ist es, den Regionalverkehr der Zukunft rauchfrei zu führen.

Der Regionalverkehr dient auch als Zubringer zum Fernverkehr und als Bindeglied zum städtischen Nahverkehr. Hierbei übernehmen die S-Bahnen eine zentrale Rolle. Die Realisierung der sieben S-Bahn-Systeme in der Schweiz (Léman, Bern, Basel, Zentralschweiz, Ticino, Zürich und St. Gallen) ist aufwändig. Die geplante Angebotsentwicklung (Halbstundentakt auf allen Linien und zusätzlich Viertelstundentakt im inneren Agglomerationsgürtel) ist vor allem dank Investitionen in neues Rollmaterial realisierbar. Zur Absicherung dieser bedeutenden Investitionen strebt die SBB den Abschluss von Langfristvereinbarungen mit den Kantonen (Besteller des Regionalverkehrs) an. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird in hohem Masse von einer sinnvollen Vernetzung bestimmt. Durch die Beteiligung an 19 verschiedenen Tarifverbunden, leistet die SBB einen grossen Beitrag in diesem Bereich.

Fernverkehr mit Anschluss an Europa.

Die neuen Technologien führen im Schienenverkehr dazu, dass immer höhere Reisegeschwindigkeiten möglich sind. Die Bahn verbessert dadurch die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Flugverkehr laufend. Entsprechend diesen Entwicklungen hat die SBB im vergangenen Jahr bedeutende Projekte in die Wege geleitet. Im Zentrum stehen dabei der Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und der alpenquerende Verkehr. Ab Basel bestehen seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 21 Verbindungen mit Hochgeschwindigkeitszügen. Die Reisezeit von Basel nach Köln verkürzt sich dank der Neubaustrecke Frankfurt-Flughafen-Köln um eine volle Stunde auf weniger als vier Stunden. Die Züge verkehren von Deutschland bis in den Bahnhof Basel SBB. Dort bestehen Anschlüsse an das Schweizer Schienennetz. Sowohl auf der Achse Ruhrgebiet-Basel als auch Berlin-Basel wurde ein Zweistundentakt via Frankfurt eingeführt. Ergänzt wird das Angebot durch fünf ICE-Direktverbindungen ab Zürich, Basel und Interlaken über Frankfurt nach Hamburg. Neu hinzu kommt eine Direktverbindung Zürich-Berlin. Täglich fahren sieben Züge direkt nach Stuttgart und zurück.

Leistungssteigerung bei Tochtergesellschaften.

RailAway steigert Umsatz trotz Konkurrenz.

Der SBB-Freizeitanbieter RailAway hat trotz Rückgang in der Tourismusbranche, Konjunkturschwäche und Expo-Konkurrenz deutlich zugelegt. RailAway erreichte 2002 Rekordwerte: insgesamt 435 884 verkaufte RailAway-Kombiangebote und einen Bruttoumsatz von knapp 33 Millionen Franken. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 6,7 Prozent bei den verkauften Angeboten und einer Umsatzsteigerung von 33,7 Prozent.

Cisalpino konsolidiert Erfolg.

Die Cisalpino AG hat 2002 im vierten aufeinander folgenden Jahr ein positives Unternehmensergebnis erreicht. Umsatz, Cashflow und Reingewinn konnten wiederum verbessert werden. Der Gewinn ist im Vergleich zum Vorjahr um 18,6 Prozent gestiegen und beträgt rund 10 Prozent des Umsatzes. Es ist dem italienisch-schweizerischen Joint-Venture gelungen, seine Position als Drehscheibe des internationalen Personenverkehrs zwischen Italien und der Schweiz weiter zu festigen. Die jährliche Gesamtkilometerleistung beträgt rund 2,6 Millionen Kilometer.

Neue Impulse im Bahncatering.

Im Juli 2002 übernahm die Passaggio Rail AG das operative Geschäft der früheren Mitbewerberin Mitropa Suisse SA in der Schweiz. Innerhalb kürzester Zeit wurden die 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter integriert. Zusätzlich mussten die Logistiksysteme vereinheitlicht und ausgebaut werden. Die SBB, die zu 60 Prozent an Passaggio Rail beteiligt ist, will künftig ihren Einfluss im Cateringbereich auf der Schiene unmittelbar geltend machen und direkt auf Service und Qualität einwirken. Die fahrplanbedingten dezentralen Strukturen, der damit verbundene Logistikaufwand, die sich wandelnden Verpflegungsgewohnheiten und das zunehmend lukrative Angebot an Bahnhöfen stellen hohe Anforderungen an das Dienstleistungsunternehmen. Passaggio Rail betreibt heute 53 Speisewagen, 25 Bistrowagen und 160 rollende Rail- und Minibars. Täglich bieten 1100 Mitarbeitende in rund 700 Zügen Dienstleistungen an. Aufgrund einer breit angelegten Umfrage wird in diesem Jahr das Sortiment in den Zügen gezielter auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet. Zusätzlich werden die Bistrowagen den aktuellen Anforderungen angepasst. Passaggio tritt künftig mit dem Namen «elvetino» am Markt auf.

Thurbo – eine nachhaltige Lösung.

Das letzte Jahr hat deutliche Spuren in der jungen Geschichte der Tochterfirma Thurbo AG hinterlassen. Die finanziellen Schwierigkeiten der Mittelthurgau-Bahn rückten die Ostschweizer Regionalverkehrstochter der SBB und des Kantons Thurgau praktisch über Nacht ins Zentrum des öffentlichen Interesses. Mit koordinierten Massnahmen haben Behörden, SBB und Thurbo AG dazu beigetragen, dass das öffentliche Verkehrsangebot für Kundinnen und Kunden in keiner Weise beeinträchtigt wurde. Entsprechend hat Thurbo AG Mitte Dezember 2002 den Betrieb erfolgreich aufgenommen.

Mit dem Auto zum Zug und umgekehrt.

Ende September 2002 haben die RailLink AG, an der die SBB mit 55 Prozent beteiligt ist, und die Genossenschaft Mobility ihre operativen Tätigkeiten zusammengelegt und ermöglichen damit ein steigendes Angebot bei Carsharing-Dienstleistungen aus einer Hand. Mobility-Kunden und RailLink-Benutzer können künftig ohne zusätzliche Kosten alle Fahrzeuge nutzen: Die 115 RailLink-Smarts, die an zentralen Standorten an Bahnhöfen platziert sind, und die 1750 Mobility-Fahrzeuge.

Beteiligung Lyria – über 1,3 Millionen Passagiere.

Am 1. März 2002 wurde die Gesellschaft Lyria gegründet, an der die SBB per Ende 2002 mit 11 Prozent beteiligt war. Lyria übernahm die Nachfolge der Groupe d'intérêt économique (GIE) TGV France-Suisse («TGV Ligne de Cœur»). Im Berichtsjahr wurden mit den neun TGV-Kompositionen mehr als 1,3 Millionen Passagiere befördert. Mit den TGV-Verbindungen Paris–Bern–Zürich sowie Paris–Lausanne–Brig wurde ein erfreuliches Ergebnis erzielt. Im Winter 2001/2002 verkehrten wöchentlich vier direkte Züge («TGV des Neiges»), im Sommer erstmals drei TGV direkt von Paris ins Wallis und zurück.

Grosse Rollmaterial-Investitionen.

Eine leistungsfähigere Bahn bedingt auch neues, modernes Rollmaterial sowohl im Regional- wie auch im Fernverkehr. 2002 wurden 13 Gelenktriebwagen 520 für die Seetallinie abgeliefert. Neu im Umlauf sind seit vergangenem Jahr 21 Intercity-Doppelstockwagen IC-2000 1. Klasse und 22 Intercity-Doppelstockwagen IC-2000 2. Klasse.

Gleichzeitig beschloss die SBB im letzten Jahr Investitionen von insgesamt 511 Millionen Franken in Neuanschaffungen der Flotte: Bei der Stadler AG, Bussnang, wurden 42 Fahrzeuge des Typs Flirt für den Regionalverkehr bestellt. Davon sind 12 Fahrzeuge für die Stadtbahn Zug bestimmt, 10 kommen auf der deutschen Wiesental-Linie zum Einsatz und 20 Triebwagen werden das Bild der Regio-S-Bahn Basel prägen. Weiter wurden 10 Tal-Pendelzugskompositionen für die Brünigbahn bestellt. Zur Erweiterung der Fernverkehrsflotte für die Bahn 2000 1. Etappe wurden 21 Intercity-Doppelstockwagen sowie 30 Intercity-Steuerwagen geordert, die von Bombardier hergestellt werden. Zusätzlich werden 16 Intercity-Doppelstockwagen IC-2000 «Bistro» in Speisewagen umgebaut. Die Fertigung der neuen Fahrzeuge für die SBB erfolgt mehrheitlich in der Schweiz. Die SBB leistet mit diesen Aufträgen einen Beitrag zur Wertschöpfung in der Schweiz und damit auch zur Arbeitsplatzsicherung.

Mehr Zeit mit Bahn 2000 1. Etappe.

Die Einführung der 1. Etappe der Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 stellt für den SBB-Personenverkehr eine grosse Herausforderung dar. Die Vorbereitungen laufen seit Jahren, um das Jahrhundertwerk am 12. Dezember 2004 reibungslos in Betrieb nehmen zu können. Ein Teil des neuen Rollmaterials, das auf dem dichter befahrbaren Streckennetz eingesetzt wird, ist bereits beschafft und im Einsatz, weiteres folgt. Das Konzept Bahn 2000, 1. Etappe, ist für den Personenverkehr von grundsätzlicher Bedeutung. Denn damit werden die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden noch stärker als bisher in den Mittelpunkt gestellt – mit besseren und häufigeren Verbindungen, bis hin zum Viertelstundentakt auf bestimmten Strecken. Für die Reisenden bedeuten diese Neuerungen in Zukunft noch mehr Flexibilität und zusätzliche Zeitgewinne. Beim Bahnfahren Zeit sparen. Eine Vision, die immer mehr zur Realität wird.