Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (2001)

Rubrik: Personenverkehr

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: 14.07.2025

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

101,6

Millionen Kilometer legten die Reisezüge der SBB im Jahr 2001 zurück. Dieser Rekordwert ist auf den starken Angebotsausbau im Fern- und Regionalverkehr zurückzuführen. Die SBB setzen dabei verstärkt auf kombinierte Mobilität mit der Strasse.

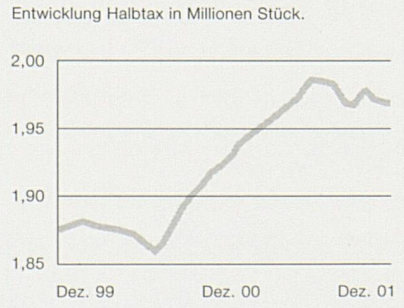
Halbtax und GA weiterhin die Renner.

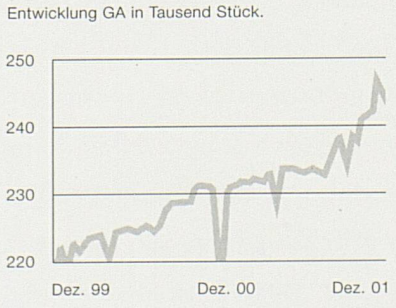
Der Personenverkehr erzielte 2001 einen neuen Einnahmenrekord: Der Ertrag betrug 1,7 Milliarden Franken; das sind 4,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Ereignisse vom 11. September in den USA wirkten sich zwar auch auf die SBB-Erträge aus, vor allem im Incoming-Bereich aus Übersee. Dank gesteigerter Umsätze beim Freizeitanbieter RailAway (+15,4 Prozent), im Touroperating-Geschäft (+6,5 Prozent) sowie bei internationalen Reisen (+3 bis 6 Prozent je nach Destination) konnten die Einbussen überkompensiert werden.

Die SBB zählen den Grossteil der schweizerischen Bevölkerung zu ihrer Stammkundschaft. Auch im vergangenen Jahr stieg die Zahl der Halbtax-Abonnenten erneut an. Mit 1,97 Millionen Halbtax-Abonnementen (+2,6 Prozent) stossen die SBB an die magische Zwei-Millionen-Grenze heran, die letztmals Ende 1991 überschritten wurde. Obwohl die Anzahl der Generalabonnemente nicht mehr so deutlich anstieg wie in den Vorjahren, erhöhte sich die Zahl nochmals um 4,5 Prozent auf 240 717. Dies schlug sich nicht zuletzt auch in einer GA-Umsatzsteigerung von rund 14 Millionen Franken nieder. Im laufenden Jahr soll die Wiederverkaufsrate beim Halbtax-Abonnement von 55 auf 65 Prozent gesteigert und diejenige des Generalabonnements bei 80 Prozent gehalten werden.

Mit der Lancierung des «abonnierten GA» entsprachen die SBB einem Kundenwunsch. Das Generalabonnement kann nun – gegen einen moderaten Aufpreis – bequem in Monatstranchen bezahlt werden. Die SBB versuchen damit, vorab jüngere und noch nicht allzu kaufkräftige Bahnkunden

Die Schweiz, ein Volk von SBB-Abo-Besitzenden
Die Zahl der Halbtax- und Generalabonnemente stabilisierte sich 2001 auf hohem Niveau. Die Zahl der Halbtaxabos erhöhte sich auf 1,97 Millionen, jene der GAs auf 240 717.





für das Reisen mit der Bahn zu gewinnen bzw. sie zu halten. Die ersten Verkaufswochen Ende 2001 übertrafen mit mehreren tausend verkaufter, «abonnierter GAs» die Erwartungen – bis Ende 2002 rechnen die SBB mit rund 50 000 «abonnierten GAs».
Halbtax-Abonnement und Generalabonnement – zwei Synonyme für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz – werden damit weiterhin von den SBB prominent in ihrer Angebotspalette positioniert. Umso mehr setzt sich das Unternehmen auch für einen möglichst flächendeckenden Geltungsbereich der Abonnemente ein, das gilt besonders auf Privat- und Bergbahnen.

Angebot weiter ausgebaut.

Im vergangenen Jahr legten die Reisezüge der SBB 101,6 Millionen Kilometer zurück. Damit wurde der Vorjahreswert um 5,1 Prozent übertroffen – keine Selbstverständlichkeit bei einem praktisch gleich gross gebliebenen Netz. Die neuen Halbstundentakte wie etwa zwischen Bern und Biel oder Biel und Zürich, der erstmalige Einsatz von bogenschnellen Intercity-Neigezügen entlang des Jurafusses sowie die Einführung von Doppelstock-Intercity-Wagen in die Romandie haben wesentlich zu diesem Anstieg beigetragen. Mit diesem Angebotsausbau erhöhte sich auch die Zahl der von den 304,2 Millionen Kunden (+6,1%) gefahrenen Kilometer. Mit 13,4 Milliarden Personenkilometern (+4,1%) erzielten die SBB im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut einen Rekordwert.

SBB mit Strassenanschluss.

Die SBB verfolgen verstärkt die strategische Stossrichtung «kombinierter Mobilität». Dies zeigen Projekte wie RailLink, die Nightbird-Nachtbusse oder die Beteiligung an Ausschreibungen von Busleistungen.
Seit 1. Oktober erschliesst RailLink, ein gemeinsames Tochterunternehmen von SBB, DaimlerChrysler und Mobility, die letzte Meile der Transportkette. An 42 Bahnhöfen in der Schweiz stehen mittlerweile rund 75 Smart-Autos bereit, um die Kundschaft vom Zielbahnhof zu ihrer Enddestination zu befördern. In den ersten drei Betriebsmonaten nutzten 600 Kunden dieses neueste Mobilitätsangebot auf 2000 Fahrten und 80 000 Kilometern. Mit dem «Nightbird», einem Gemeinschaftsprodukt von SBB und Postauto Schweiz, lancierten die SBB in der zweiten Jahreshälfte ein Nachtbus-Angebot. Die im Herbst 2000 erfolgreich eingeführten Pilotstrecken Zürich–Luzern und Genf–Lausanne werden ab Zürich in Richtung Basel, St. Gallen, Bern und Biel durch vier neue Linien ergänzt. Gegen einen distanzabhängigen Preiszuschlag können

Zukunftsszenario 05/16: Die Personenkilometer werden weiter zunehmen.

Zwischen 2000 und 2010 wird die Anzahl der in der Schweiz zurückgelegten Personenkilometer gemäss Prognos European Transport Report 2000 um rund 11 Prozent steigen, von 101 auf 112 Milliarden Personenkilometer:

*> **Die mit der Bahn** zwischen den Städten zurückgelegten Personenkilometer steigen zwischen 2000 und 2010 um 25 Prozent, das Wachstum im Schienenverkehr innerhalb der Agglomerationen wird bei 12,5 Prozent und damit knapp über dem Wachstum des Personenverkehrs insgesamt liegen. Der Bahnverkehr wird damit seinen Anteil am Gesamtmarkt Schweiz von 15 im Jahr 2000 auf 17 Prozent im Jahr 2010 steigern. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum von rund 1,5 Prozent trägt wenig zu dieser Entwicklung bei. Vielmehr entsteht die Dynamik aus der räumlichen Verteilung der Bevölkerung, ihren Mobilitätswünschen und -zwängen. Die Entwicklungen im Einzelnen:*

*> **Die Schweizer Agglomerationen** werden sich weiter ausdehnen. Nach dem in den letzten zwei Jahrzehnten erfolgten Bevölkerungswachstum im Gürtel um die Kerngemeinden der Agglomerationen spielt sich das Wachstum im nächsten Jahrzehnt verstärkt in den angrenzenden ländlichen Gemeinden ab – vor allem in jenen mit guter ÖV-Anbindung (diese wird vermehrt zum Standortfaktor). In den meisten Kerngemeinden der Agglomerationen ist mit einem Rückgang der Bevölkerungsverluste der letzten Jahrzehnte zu rechnen (vgl. Stadt Bern). Weil viele Aktivitäten (Ausbildung, Beruf, Freizeit) in den Zentren beibehalten werden, resultiert daraus insgesamt ein weiterer Anstieg der Personenkilometer in Agglomerationen. Blickt man auf die Entwicklung zwischen 1984 und 2000 zurück, so steigerte sich die pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne Fahrten im Ausland) gemäss Mikrozensus Verkehr 2000 um 29,6 Prozent auf 37,1 Kilometer.*

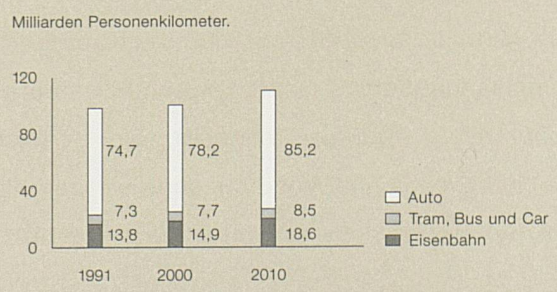
*> **Industrie- und Gewerbebetriebe** wandern weiterhin in die Agglomerationen oder Agglomerationsgürtel ab. Daraus entstehen in Zukunft im Pendlerverkehr noch stärker neue, häufig tangentiale Verkehrsbeziehungen, dann nämlich, wenn die Angestellten ihren Wohnstandort weiterhin beibehalten.*

*> **Auch die Verkehrsbeziehungen** zwischen den Agglomerationen intensivieren sich. Insbesondere die grossen Städte der Schweiz wirken als Magneten. Dies zeigt sich im innerstädtischen Pendlerverkehr, aber auch im Freizeitverkehr.*

*> **Am Anstieg der Personenkilometer** war in den letzten beiden Jahrzehnten massgeblich der Freizeitverkehr beteiligt. Die mittlere Tagesdistanz pro Person für Freizeitwege stieg zwischen 1984 und 2002 von 11,9 auf 16,6 Kilometer an. Die Zunahme der Freizeit, Einkommenssteigerungen, Ausbauten bei der Verkehrsinfrastruktur sowie das starke Erlebnismotiv sprechen für einen weiteren Anstieg der konsumierten Personenkilometer in der Freizeit.*

*> **Die Einzeltrends** sind prinzipiell eine Chance für die Bahnen, die ihre Stärken bei Fahrten im mittleren und längeren Entfernungsbereich haben. Der in den Jahren 1984 bis 2000 festgestellte Trend wird sich fortsetzen. Zurückblickend stiegen die Bahnkilometer pro Person (ab 10 Jahren) und Jahr von 1533 Kilometer im Jahr 1984 auf 1918 Kilometer im Jahr 2000 – das heisst um ganze 25 Prozent.*

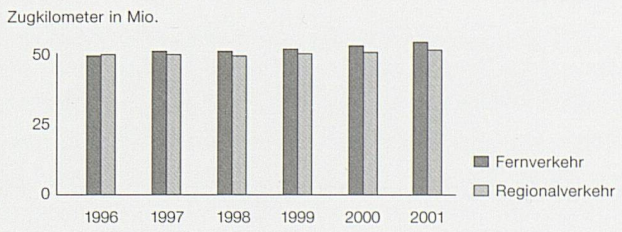
Entwicklung der Personenkilometer in der Schweiz.
Die in der Schweiz zurückgelegten Personenkilometer werden bis 2010 von 101 auf 112 Milliarden ansteigen.



Quelle: Prognos AG, Basel (2002).

Nachtschwärmer während der Nachtstunden Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag bequem und sicher nach Hause fahren. Im Regionalverkehr wird das Angebot der SBB durch eigene Buslinien aufgewertet. Gemeinsam mit lokalen Buspartnern erhielten sie vom Kanton Glarus das Mandat zum Bedienen verschiedener Buslinien im Raum Unterland-Kerenzerberg. Die modernen Niederflurbusse verkehren im Glarnerland für mindestens dreieinhalb Jahre in den SBB-Farben.

Die Zugkilometer nehmen weiter zu.
Die Steigerungen sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr sind Ausdruck des verbesserten Angebotes.



Blick über die Grenze.

Furore machte der SBB-Regionalverkehr auch im Kanton Zug. Gemeinsam mit den Zugerland Verkehrsbetrieben gewannen die SBB die Ausschreibung für den Betrieb der Stadtbahn Zug per Ende 2004. Damit verbunden ist auch die Beschaffung von zwölf neuen Fahrzeugen für den Regionalverkehr. Ausserdem blickt der Regionalverkehr der SBB auf ein grenzüberschreitendes Geschäftsjahr zurück: Seit einigen Jahren verkehren bereits SBB-Züge auf der «grünen Linie» zwischen Basel und dem französischen Mulhouse. Zu dieser internationalen Linie gesellt sich die neue Linie von Genf nach Bellegarde im Departement Ain. Damit bietet das Angebot den vielen Grenzgängern ideale lokale Anschlüsse und Verbindungen an die Genfer Verkehrsbetriebe. Diese Marktorientierung über die Grenzen hinaus unterstreicht auch die Gründung der gemeinsamen Tochter «Thurbo» von den SBB und der Mittelthurgaubahn. Das Gemeinschaftsunternehmen bietet Verkehrsleistungen im Bodenseeraum inklusive des angrenzenden Auslands an. Der Aktionsradius soll in den nächsten Jahren noch stärker ausgedehnt werden. Um diesen Ausbau sicherzustellen, hat «Thurbo» bereits 80 neue Fahrzeuge für den Regionalverkehr bestellt. Die Zusammenarbeit zwischen den SBB und der BLS (Lötschberg-Bahn) wurde auf eine neue Grundlage gestellt. In einem Basisvertrag haben die Partner die Aufgabengebiete im Hinblick auf Gewin-

nung von Synergien neu abgesteckt: Während die BLS ab Ende 2004 die gesamte S-Bahn Bern betreut, übernehmen die SBB ab diesem Zeitpunkt den Personenfernverkehr auf dem BLS-Netz. Ebenfalls neu «aufgegleist» wurde die Organisation der Bahnpolizei. Per August 2001 wurden die 125 Bahnpolizistinnen und -polizisten der SBB in die Securitrans, ein neu gegründetes Gemeinschaftsunternehmen von Securitas und SBB, integriert. Sie unterstützen mit ihrer Präsenz auf Zügen und in Bahnhöfen das Sicherheitsangebot und sind künftig auch für die Überwachung von Bahnbaustellen zuständig.

Cisalpino AG im Aufwind.

Die von den SBB, der Deutschen Bahn (DB) sowie den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) getragene TEE-Allianz setzte im vergangenen Jahr zwei Projekte für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den drei Ländern um. Seit dem letzten Herbst begleiten schweizerische und deutsche Zugteams die ICE- und EuroCity-Züge zwischen Zürich und Stuttgart sowie zwischen Zürich und

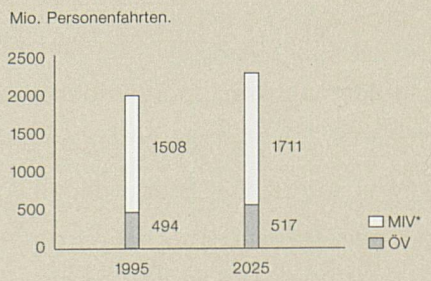
Zukunftsszenario 06/16: Die Zukunft des Wirtschaftsraums Zürich.

Die Prognosen für den Wirtschaftsraum Zürich verdeutlichen exemplarisch die zukünftige Entwicklung im Schienenverkehr. Dieser Wirtschaftsraum umfasst mehr als den Kanton Zürich; er lässt sich – mindestens für gewisse Fragestellungen – durch das Bedienungsgebiet der S-Bahn-Zürich abgrenzen.
> Für den Zeitraum von 1995 bis 2025 werden folgende Entwicklungen prognostiziert:

> Bevölkerung:	
im Wirtschaftsraum Zürich	*+ 9%*
im Kanton Zürich	*+ 3%*
> Personenfahrten im Binnenverkehr:	
insgesamt	*+ 11%*
im ÖV	*+ 5%*

> Personenfahrten im Ziel- und Quellverkehr übrige Schweiz:	
insgesamt	*+ 44%*
im ÖV	*+ 65%*

Fahrten im Binnenverkehr Wirtschaftsraum Zürich.
Im Zeitraum 1995 bis 2025 werden die Personenfahrten im Zürcher Binnenverkehr insgesamt um 11 Prozent zunehmen.



*Motorisierter Individualverkehr

Quelle: Prognos AG, Basel (2002).

München durchgehend auf der gesamten Strecke. Im Verkehr mit Österreich gehört der internationale Einsatz des Zugpersonals indessen bereits seit ein paar Jahren zum Alltag. Unter dem TEE-Dach lancierten die drei Partner gleichzeitig eine gemeinsame Familienkarte, die Eltern und Grosseltern zur unentgeltlichen Mitnahme ihrer Kinder bzw. ihrer Enkel bis zum Alter von 17 Jahren in diese drei Länder berechtigt. So sollen GA- und Halbtaxabonnenten bei grenzüberschreitenden Reisen künftig in Österreich und Deutschland 25% Fahrpreisreduktion erhalten. Die gemeinsamen Anstrengungen aller drei Bahnen im Marketingbereich gehen unvermindert weiter.

Zukunftsszenario 07/16: Kombinierte Mobilität ist der Trend der Zukunft.

Die Verfügbarkeit eines Autos wird in Zukunft nicht mehr so zwingend wie bisher an den Besitz eines eigenen Wagens gebunden sein.
Schätzungen im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Verkehr und Umwelt» zeigen, dass es in Schweizer Agglomerationen mittelfristig ein Potenzial von rund 200 000 Führerscheinbesitzern gibt, die als Kunden von sogenannten «Mobil-Paketen» in Frage kommen. Bei diesen Paketdienstleistungen können die Kunden vereinfacht auf Dienstleistungen der öffentlichen Verkehrsunternehmungen, der Car-Sharing-Anbieter, von Mietwagenfirmen und von Velodienstleistern zurückgreifen. Diese Dienstleistungen werden allerdings nicht dazu beitragen, den Autobestand substanziell zu verringern. Sie bewirken für die nächsten fünf Jahre eine Verringerung des Personenwagen-Bestandes um lediglich 1,4 Prozent.
Für wen und weshalb sind solche kombinierten Angebote in Zukunft attraktiv?
> Für autofreie Haushalte, *und das sind in den grossen Deutschschweizer Städten beachtliche 40 bis 50 Prozent aller Nichtruhestands-Haushalte, tragen kombinierte Angebote dazu bei, die «Autofreiheit» zu stabilisieren.*
> Kombinierte Angebote *ermöglichen den Verzicht auf Zweit- und Drittautos in den bisher hochmotorisierten Haushalten.*
> Sie wirken *in bestimmten Lebensphasen aber auch in Richtung eines Verzichts auf das Erstauto im Haushalt: Wenn junge Erwachsene auf die Anschaffung eines eigenen Autos verzichten bzw. die Anschaffung auf später verschieben, wenn Senioren ihr Auto aufgeben oder aufgrund anderer Veränderungen in der Lebenssituation die Autoaufgabe sinnvoll wird – zum Beispiel nach einem Umzug in eine Agglomeration mit guten ÖV- und Langsamverkehr-Angeboten.*
> Ein grosser Teil der Verkehrsteilnehmer *legt vor allem Wert darauf, schnell und flexibel an ihr Ziel zu gelangen – mit welchen Verkehrsmitteln ist aus ihrer Sicht beinahe zweitrangig. Sie sind es gewohnt, Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren und sehr flexibel, zweckorientiert und pragmatisch einzusetzen.*
Die Verkehrsdienstleister *– darunter insbesondere die SBB – stehen damit vor der Aufgabe, die verschiedenen Verkehrsmittel und Dienstleistungen über den öffentlichen Verkehr hinaus planerisch und angebotsseitig zu integrieren.*

Quelle: Prognos AG, Basel (2002).

Da sich die politischen Rahmenbedingungen geändert haben, sehen die SBB mittlerweile von der Teilnahme am Bewerbungsprozess für den Betrieb von regionalen Bahnnetzen in England ab. Ihren englischen Partnern werden die SBB aber weiterhin beratend zur Seite stehen.
Die Cisalpino AG, das Joint Venture der SBB, der italienischen Staatsbahnen FS, der BLS und einiger Schweizer Kantone, konnte auch im vergangenen Jahr ihre Stellung als Drehscheibe des internationalen Personenverkehrs zwischen Italien und der Schweiz weiter ausbauen. Im dritten aufeinanderfolgenden Jahr ist es dem Unternehmen gelungen, schwarze Zahlen zu schreiben, was auch die stetig steigenden Auslastungszahlen bestätigen. In der Periode von Januar bis August konnte im Vergleich zum Vorjahr eine Verbesserung der durchschnittlichen Auslastung von rund 8 Prozent verzeichnet werden. In den darauffolgenden Monaten wurde diese Kennzahl wegen eines Anstiegs des Geschäftsreiseverkehrs in der 1. Klasse nochmals übertroffen. Der Jahresumsatz konnte um rund 11 Prozent erhöht und ein entsprechend hoher Cashflow erzielt werden. Der Gewinn hat sich im Vergleich zum Vorjahr rund verdoppelt. Auch der technische Zustand der ETR 470 wurde dank gezielter Massnahmen verbessert. Nachdem die Cisalpino AG bereits früher die Konzession erhalten hatte, wurde ihr nun auch eine zehnjährige Verlängerung der Lizenz für das Schweizer Liniennetz erteilt.

Neue Services.

Wie rasch und unkompliziert das komplexe Unternehmen SBB reagieren kann, bewiesen die Mitarbeitenden im vergangenen Jahr mehrfach. Nach dem schweren Unfall im Gotthard-Strassentunnel sprangen die SBB umgehend in die entstandene Transportlücke und eröffneten nach 20-jährigem Unterbruch innerhalb von 24 Stunden den SBB-Autoverlad am Gotthard. Rund 70 000 Autos konnten während der zwei Monate der Tunnelschliessung von Göschenen nach Airolo und zurück befördert werden. Ebenso sprangen die SBB während des Swissair-Groundings Anfang Oktober in die Bresche: Zusätzliche Extrazüge zwischen Zürich und Genf deckten die gestiegene Nachfrage auf diesem Abschnitt ab.
Auch unter weit erfreulicheren Umständen bewiesen die SBB mehrfach Flexibilität: Rund 120 000 Schülerinnen und Schüler, die ihre Schulreise unternahmen, haben die SBB während einer Schönwetterphase im Juni an zwei aufeinanderfolgenden Tagen stressfrei ans Ziel gebracht. Nicht weniger als 109 Extrazüge aus dem In- und Ausland führten die technobegeisterte Jugend sicher und bequem in die Limmatstadt. Damit konnte auch die Streetparade neue Rekordfrequenzen generieren. Professionalität in Planung und Disposition sowie die

enorme Leistungsbereitschaft des Personals ermöglichten es, diese Grossereignisse in Markterfolge umzumünzen und dem Unternehmen ein kompetitives Image zu verleihen.

Expo.02 bereits im 01.

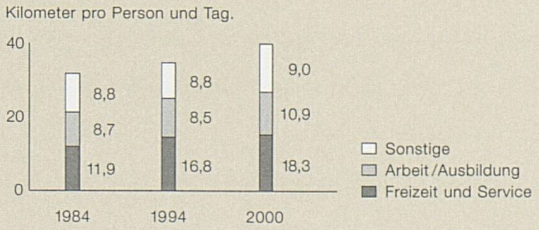
Im Jahr 2002 steht bereits das nächste Grossereignis vor der Tür: die Expo.02. Die umfangreichen Planungen halten den «Official Partner» SBB seit Monaten auf Trab. 50 Prozent der rund 4,8 Millionen erwarteten Besucher reisen voraussichtlich mit der Bahn an. Denn: Die täglich rund 830 000 Fahrgäste sollen trotz der Expo-Mehrfrequenzen auf die vertraute SBB-Qualität setzen können. Ingesamt 24 Intercity-Neigezüge verkehren bereits seit Monaten als mobile Expo-Botschafter durch die Schweiz. Der im Oktober gestartete Vorverkauf bei den SBB-Bahnhöfen lief ausgesprochen erfolgreich an. Seit dem Start des Ticketverkaufs gingen allein in den wenigen Wochen bis zum Jahresende beinahe eine Million Expo-Tickets über den Schalter.
Beim Projekt EasyRide wurden zwischen März und Juni in Basel und Genf Publikumstests durchgeführt. Die Erfassungsqualität der Reisen betrug über 99 Prozent, und die Akzeptanz des billett-

Zukunftsszenario 08/16: Die grosse Zukunft der Freizeitmärkte.

Der Freizeitverkehr wird in den kommenden Jahren zu den grossen Wachstumsmärkten im Personenverkehr zählen, und zwar auf kurzen wie langen Distanzen.
> Im Jahr 2015 *wird der Freizeitverkehr 45 Prozent aller Wege und deutlich über 50 Prozent der zurückgelegten Distanzen ausmachen (im Jahr 2000 waren es noch 43 Prozent der Distanzen). Aktuell werden (laut Mikrozensus Verkehr 2000) je Person und Tag durchschnittlich 1,4 Freizeitwege zurückgelegt (von Personen ab 10 Jahren). Ein mittlerer Freizeitweg ist bisher 11,5 km lang und dauert eine gute halbe Stunde. Über den Tag gerechnet, legt jede Person im Mittel rund 16,5 km in der Freizeit zurück. Diese Tagesdistanz ist seit 1984 um 40 Prozent gestiegen.*

Die Freizeitwege haben bereits jetzt einen Anteil von knapp 40 Prozent an allen Wegen der Schweizer/-innen (an Sonntagen sogar knapp 80 Prozent) und nehmen fast die Hälfte der gesamten Unterwegszeit in Anspruch.

Distanzen pro Person und Tag nach Verkehrszwecken.
Freizeitwege haben heute einen Anteil von 40 Prozent an allen zurückgelegten Wegen. An Sonntagen beträgt der Anteil sogar 80 Prozent.



Quelle: Prognos AG, Basel (2002).

losen Systems war bei den rund 1800 Testkunden hoch. Die SBB-Projektorganisation erarbeitete anschliessend einen Business Case, der innovative und schrittweise realisierbare Migrationsstrategien für EasyRide formuliert. Eine ergänzende, parallel dazu durch die SBB, den Verband öffentlicher Verkehr und verschiedene Transportunternehmungen erarbeitete «Marketingvision ÖV Schweiz» soll im Rahmen einer neuen Allianz die Zusammenarbeit innerhalb des schweizerischen öffentlichen Personenverkehrs für die Zukunft sichern.

Zu einem Kurswechsel entschieden sich die SBB in der Verkehrsgastronomie: Ende des Jahres übernahmen die SBB von der Autogrill AG deren 60-Prozent-Anteil an der Bahncatering-Tochter Passaggio Rail AG. Qualität und Service sollen dank verstärktem SBB-Einfluss wieder vermehrt auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden. Der Umbau der 26 Doppelstock-Bistros wurde eingeleitet und ein grundlegend neues Verpflegungskonzept unter einer neuen Marke ist im Aufbau.

Die SBB verstärkten ihr Engagement für die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen im abgelaufenen Geschäftsjahr erneut. In Zukunft kommen bei Neu- und Umbauten oder bei der Beschaffung von Fahrzeugen die gemeinsam mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Fachstelle für Behinderte im öffentlichen Verkehr ausgearbeiteten Standards zur Anwendung. Diese Standards sollen behinderten Menschen den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtern, auch ihnen die Benutzung einer durchgehenden Transportkette ermöglichen und zu einer neuen Mobilität im Alltag verhelfen.

Seit Anfang Juli 2001 sind die SBB neu auch mit über 100 Ticketcorner-Vorverkaufsstellen am Bahnhof präsent. Nicht weniger als 418 000 Eintritte für Konzerte, Theatervorstellungen, Musicals, Sportanlässe usw. fanden an den SBB-Bahnhöfen ihre Käufer. Für 2002 soll der Absatz auf insgesamt 1,2 Millionen verkaufter Tickets ansteigen.

Neue Doppelstöcker.

Mit der Bestellung einer vierten Serie von Doppelstock-Wagen ergänzen die SBB ihren Wagenpark im Hinblick auf den Abschluss von Bahn 2000 – 1. Etappe per Ende 2004. Die Doppelstockflotte wächst damit auf 320 Fahrzeuge an. Wegen der Expo.02 werden die aktuellen 250 Doppelstock-Fahrzeuge in den ersten vier Monaten des Jahres 2002 einer intensiven und straff geplanten Sanierung unterzogen. Hinzu kam die Bestellung von 20 zusätzlichen Intercity-Neigezügen (ICN). Zehn dieser Kompositionen werden ab 2004 vorzugsweise auf der Linie am Jurafuss sowie zwischen Genf und Basel zum Einsatz kommen. Die zweite Zehnertranche der neuen

Neigezüge verkehrt vorab zwischen Biel und Zürich und gewinnt dank ihrem bogenschnellen Fahren für die Fahrplanentwickler wertvolle Minuten.

Über grosses Glück verfügten die SBB bei der glimpflich abgelaufenen Entgleisung eines ICN in Zürich Oerlikon. Ursache des Unfalles war eine gelöste Schraubenverbindung an einer Drehmomentstütze. Metallurgische Untersuchungen der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt (EMPA) bestätigten, dass die Schrauben an den ICN-Zügen keine Materialfehler aufweisen. Während mehrerer Tage wurden die ICN aus dem Verkehr gezogen. In einem logistischen Kraftakt überprüften SBB-Fachleute gemeinsam mit dem Industriepartner Alstom an allen ICN-Fahrzeugen ingesamt 54 600 Schrauben.

Eine grosse Herausforderung stellte die Reorganisation des Fahrzeugunterhaltes dar. Zwar ist dieser Prozess nun strukturell vollzogen, allerdings greifen die neuen Serviceprozesse noch nicht überall. Nach dem Fahrplanwechsel wurde dies speziell bei der Sauberkeit und der Verfügbarkeit des Rollmaterials spürbar. Apropos Sauberkeit: Als kritischer Faktor entpuppt sich gegenwärtig der zunehmende Vandalismus. Damit einher geht auch die nicht immer genügende Sauberkeit an Bord der Züge.

Die SBB setzen alles daran, die hier zu Recht geforderte Qualität und Sicherheit künftig besser zu gewährleisten. Doch die SBB sind ein Massentransportmittel und stehen damit jeder und jedem offen. Somit ist die Bahn in gewisser Weise jeweils auch ein Spiegelbild der Gesellschaft. Spezifische Ausbildungsmodule sowie ein verstärktes Coaching sollen insbesondere helfen, das Zugspersonal vor den damit in Zusammenhang stehenden, aggressiven Übergriffen zu schützen.

Zukunftsszenario 09/16: Nicht alle Regionen nutzen den ÖV gleich stark.

Die Unterschiede zwischen der Verkehrsmittelwahl einzelner Regionen ergeben sich aus der Attraktivität der Verkehrsangebote im öffentlichen und Privatverkehr sowie aus den raumordnerischen Strukturen.

> Dies zeigen z.B. Mobilitätsdaten *aus dem Mikrozensus zum Verkehrsverhalten «Mobilität in der Schweiz». Während im Grossraum Zürich 16,4 Prozent der Wegetappen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden, sind es im Raum Basel 15,7 und in Bern 16,2 Prozent – jeweils deutlich mehr als in den Agglomerationen der Romandie (Genf 12,1 und Lausanne 11,6 Prozent).*

Quelle: Prognos AG, Basel (2002).

Wenig Lokführer, viel Leistungsbereitschaft.

Der SBB-Personenverkehr bereitet sich intensiv auf zunehmenden Wettbewerb im Bahnverkehr vor. Dieser Prozess verlangt ausgesprochen viel Flexibilität und Einsatzbereitschaft des Personals. Nur dank dessen Einsatz und Leistungswillen war es im vergangenen Jahr überhaupt möglich, die Leistungen des Personenverkehrs weiter auszubauen, obwohl rund 200 Lokführer fehlten. Einen ersten Lichtblick stellten die 20 neu ausgebildeten Lokführer dar, die ihre Tätigkeit im Führerstand aufnahmen. Eine Entspannung der Situation wird für Ende 2002 erwartet, wenn 200 weitere Lokführer von der Ausbildung in den Praxisalltag wechseln. □

Zukunftsszenario 10/16: Mehr Leute mit eingeschränkter Mobilität.

In Zukunft ist mit einem höheren Prozentsatz von Verkehrsteilnehmern zu rechnen, die in ihrer Mobilitätsausübung eingeschränkt oder behindert sind.

> Dies ist zu einem grossen Teil *durch die weiter beschleunigte Alterung der Bevölkerung bedingt. Im Jahr 2010 sind bereits etwa 24 Prozent der Bevölkerung über 60 Jahre alt (2000 waren es noch 20 Prozent). Die Altersgruppe der 65- bis 79-jährigen Schweizer wird in den nächsten 50 Jahren sogar um rund die Hälfte grösser werden, um das Zweieinhalbfache wird die Zahl der 80-jährigen und Älteren wachsen.*

> Nicht alle Seniorinnen und Senioren *sind in ihrer Mobilitätsausübung körperlich behindert. Der Kreis der in diesem Sinne Mobilitätsbehinderten ist aber auch nicht auf ältere Menschen eingegrenzt. Wer gehbehindert ist oder eine Seh- oder Hörbeeinträchtigung hat, braucht Transportmöglichkeiten, die einen erleichterten Zugang und ein sehr hohes Mass an Komfort, Serviceleistungen und Sicherheit bieten. Dies gilt auch für Personen, die viel Gepäck oder einen Kinderwagen mit sich führen.*

> Selbst sportliche Menschen *haben ab und zu Verletzungen, die sie in ihrer Bewegung und im Gehen einengen. Schätzungen sprechen davon, dass rund 25 Prozent der Bevölkerung in Europa sogenannt mobilitätsbehindert sind.*

> Mit der schrittweisen Erneuerung *von Rollmaterial und Stationen werden sich technische und Service-Innovationen auf breiter Front durchsetzen. Dazu zählen die Übereinstimmung von Perronhöhen und Einstiegen, die Rampenzugänge zu den Perrons, breite Türen (wie in den Doppelstockwagen des IC 2000) und die Kombination akustischer und visueller Informationen, damit Seh- und Hörbehinderte ebenfalls über Zugseinfahrten, Stationen und Anschlüsse informiert sind. Die SBB sind mit ihrem Konzept für mobilitätsbehinderte Menschen und ihren bereits umgesetzten Massnahmen gerüstet für die Anforderungen der Zukunft.*

Quelle: Prognos AG, Basel (2002).