

# Personenverkehr

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1993)**

PDF erstellt am: **15.09.2024**

## **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.



Die Zugbegleiterin – und natürlich auch der Zugbegleiter – erwartet und betreut SBB-Gäste auf grosser Fahrt, im neuen Dienstkleid und ohne schwere Tasche.

**Die Nachfrage im Personenverkehr hat trotz Rezession nicht nachgelassen. Das ist erfreulich und zeigt, dass attraktive Angebote auch genutzt werden. Die Zahl der Generalabonnements-Kunden stieg um weitere 20 000 auf rund 120 000. Die Herbstaktion mit Tageskarten zum «Spottpreis» übertraf mit 643 000 verkauften Fahrausweisen alle Erwartungen. Weil sie den Kauf von Familienkarten und Halbtaxabonnements stark belebte, wirkt sie 1994 positiv weiter.**

Im Personenverkehr verbessern neue Kooperationsformen die Qualität der Angebote und Leistungen weiter, so etwa den Verkauf von Arrangements privater Reiseveranstalter oder den Betrieb grenzüberschreitender Tages- und Nachtreiseverbindungen. Umgekehrt zwingt die vom Bund gekürzte Abgeltung für den Regionalverkehr zu Einschränkungen im Zugsangebot.

### **Regional- und Agglomerationsverkehr**

Im Agglomerationsverkehr vereinfachen Verbunde den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Durch die Zusammenarbeit von SBB, Privatbahnen und Verkehrsbetrieben wird der Kundennutzen erhöht. Anfang 1993 entstanden die Verbunde Thun und Aargau mit gemeinsamen Monats- und Jahresfahrausweisen für alle öffentlichen Verkehrsmittel dieser Regionen.

Auf den Fahrplanwechsel von Ende Mai 1993 wurde der Regionalverkehr zwischen Travers und Les Verrières, Delémont und Laufen sowie Frick und Brugg von Bahn- auf Bus-Betrieb umgestellt. Die Erfahrungen sind positiv: Das mit der Umstellung verbesserte

Angebot wird von der Bevölkerung grundsätzlich akzeptiert, denn die zahlreichen, teils neuen Bushaltestellen liegen in der Regel näher bei den Siedlungskernen als die Bahnstation.

· Travers – Les Verrières: Die Ortschaften Les Bayards und Les Verrières werden ab Fleurier mit Bussen bedient, die Anschluss vermitteln mit den Zügen der Regionalbahn des Val-de-Travers (RVT) von und nach Travers–Neuchâtel. Die Funktionen der bisherigen Haltepunkte Couvet CFF und Boveresse wurden von den an der parallel geführten Bahnlinie der RVT gelegenen Stationen Couvet RVT und Môtiers übernommen.

· Delémont – Laufen: Auf der Strecke Basel SBB–Delémont wurde ein neues Angebot eingeführt. Zwischen Basel und Laufen verkehren die Regionalzüge mit veränderten Fahrplanzeiten. Der Stundentakt mit zusätzlichen Fahrplanverdichtungen morgens und abends besteht weiterhin. Auf dem Streckenabschnitt Laufen – Delémont verkehren keine Regionalzüge mehr. Deshalb wurden die Fahrpläne der Buslinien Laufen – Liesberg und Delémont – Soyhières angepasst und soweit erforderlich verdichtet.

· Frick – Brugg: Hauptziel der Umstellung im Regionalverkehr war die bessere Erschliessung der Dörfer zwischen Frick und Brugg sowie ein wirtschaftlicherer Einsatz der Verkehrsmittel. Bereits eine frühere externe Studie empfahl hier die Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb.

### **Programm «Trendbruch 1994»**

Mit «Trendbruch 94» wollen die SBB das Einfrieren der Abgeltung für den Regionalverkehr kompensieren. Geplant sind Bus-Umstellungen auf fünf Linien mit sehr geringem Verkehrsaufkommen. Weiter stehen Angebotsanpassungen überall dort auf dem Programm, wo die geringe Nachfrage kein Zugangebot rechtfertigt.

Die geplanten Leistungsanpassungen basieren auf eingehenden Marktanalysen. Dementsprechend streichen die SBB nur schlecht benützte Züge aus dem Angebot. Auf den betroffenen Linien wird die Anzahl der Zugkilometer durchschnittlich um 7% reduziert. Bezogen auf das gesamte Regionalzugs-Angebot sind das 2%. Die SBB rechnen, dank der möglichen Optimierungen im öffentlichen Verkehrsangebot, mit einem verhältnismässig bescheidenen Rückgang von 4 Promillen bei den Personenkilometern.

### **Fernverkehr Schweiz**

Verschiedene Marketing-Massnahmen, namentlich Angebotsverbesserungen und neue Kooperationsformen kennzeichnen das Berichtsjahr im schweizerischen Reisefernverkehr.

### **Preis- und Sortimentsgestaltung**

Der Preis des Halbtax-Abonnements wurde auf 150 Franken erhöht. Ende Jahr waren ungefähr 1,9 Mio. Halbtax-Abonnemente im Umlauf. Trotz dieser Mengenreduktion konnte aufgrund der Preiserhöhung ein Mehrertrag erzielt werden. Den Preishalbiertes des öffentlichen Verkehrs gibt es seit dem 1. Mai 1993

neu auch als «Postcard» (für Kunden mit Postkonto) und als «Rail Card» (Halbtax-Abonnement und Eurocard-Kreditkarte in einem).

Die Verkaufskurve des Generalabonnements zeigt weiterhin steil nach oben: 120 000 Generalabonnentinnen und -abonnenten profitierten Ende 1993 von den Vorzügen des «Passepartouts» für den öffentlichen Verkehr. Die Zahl der Inhaber und Inhaberinnen von Generalabonnements hat sich – nicht zuletzt dank der attraktiven Partner- und Familien-Formel – seit 1987 vervielfacht.

Die Herbstaktion 1993 war ein grosser Erfolg: Die Bahnen verkauften im November knapp 650 000 Tageskarten zum «Spottpreis» von 20 Franken (ohne Halbpriestaxiabonnement 40 Franken). Bewährt hat sich dabei auch der Versuch, durch zeitliche Einschränkung (Montag bis Freitag erst ab 9 Uhr gültig) Geschäftsreise- und Ausflugsverkehr zu entflechten. Damit wurden Stehplätze selten, enttäuschte Kunden zur Ausnahme.

### **Telefonische Verkaufsdienstleistungen und Kundeninformation**

Nach sorgfältiger Vorbereitung und intensiver Schulung des Personals sowie einem erfolgreichen Versuch in Basel sind seit November auch die Auskunfts- und Verkaufsdienste in Bern, Biel, Luzern und St. Gallen unter der einheitlichen Telefonnummer 157 33 33 erreichbar. Mit dieser Neuerung wird ein schlagkräftiger, ortsunabhängiger Informations-, Beratungs- und Verkaufsdienst eingerichtet, der den Kunden eine hohe Erreichbarkeit und einen professionellen Service garantiert.

### **Produkte und Angebote**

Mit Verdichtungen in Spitzenzeiten entspricht der IC- und Schnellzugsfahrplan seit Ende Mai 1993 der gestiegenen Nachfrage. So erweitert ein zusätzlicher Frühzug das IC-Angebot Bern–Zürich, und auch der ebenfalls sehr stark benützte Linie Zürich–Basel SBB erweitert ein neues Fahrplankonzept das Angebot.

Seit Mitte Dezember 1993 verkauft das SBB-Reisebüro in Brig auch Reise-Arrangements gestützt auf den Franchisevertrag mit der Kuoni AG. Diese Kooperation wird 1994 auf weitere neun SBB-Reisebüros ausgedehnt. Ähnliche Kooperationen mit anderen Partnern sind denkbar. Die SBB wollen damit ihren Kunden ein noch breiteres Angebot erschliessen und zugleich den eigenen Marktanteil an Reisen von und zu den Flughäfen verbessern.

Der neue Vertrag mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft sieht keine Defizitbeiträge der SBB mehr vor. Damit bezahlen die SBB für die gesamte Zugrestauration keine Beiträge an Betriebsfehlbeiträge privater Betreiber mehr.

Die sechs SBB-Familienwaggonrollen seit Anfang Juni unter dem Patronat der «Schweizer Familie». Der Wechsel des Sponsors ist äusserlich an aufgemalten übergrossen Kinder-Gesichtern, im Wageninnern am umgestalteten Spielbereich erkennbar. Die Familienwaggonrollen verkehren in Intercity-Zügen Basel–Brig, Basel–Chiasso, Basel–Chur, Zürich–Chiasso und St. Gallen–Genève.

## **Internationaler Personenverkehr**

Das Angebot im internationalen Verkehr erfuhr wiederum einige markante Verbesserungen:

- Im Tagesverkehr verbinden täglich fünf ICE-Züge Hamburg über Frankfurt mit Basel SBB, drei Zugspaare verkehren bis und ab Zürich HB.
- Der neue Eurocity «Ticino» Zürich–Gotthard–Milano führt seit Ende Mai 1993 drei Panoramawagen mit. Die übrigen Panoramawagen verkehren nach Wien und Graz.
- Die TGV-Verbindungen Paris – Bern sowie Paris – Lausanne erhielten bessere Anschlüsse von und nach touristischen Regionen, dem Berner Oberland sowie den Waadtländer- und Walliser Alpen. Am Freitag und Sonntag verkehrt abends ein zusätzlicher TGV ab Lausanne nach Paris. Als TGV-Anschlusszüge setzen die SBB zwischen Bern und Frasnè wiederum Vierstrom-Kompositionen ein, die in Pontarlier ohne Lokomotivwechsel weiterfahren können.
- Unter der Marke «EuroNight» setzten die europäischen Bahnen ab Mai 1993 auf mehr Servicequalität. Im Verkehr mit der Schweiz führen EuroNight-Züge nur Schlaf- und Liegewagen, der EuroNight «Wiener Walzer» Basel SBB – Wien – Budapest dazu neuartige «Sleeperettes» mit Liegesesseln 2. Klasse für eine preisgünstige und dennoch komfortable Nachtfahrt.
- Für Behinderte setzen die SBB erstmals EuroCity-Wagen 2. Klasse mit rollstuhlgerechten Abteilen und Toiletten ein. Die Flotte dieser auch farblich neu gestalteten EC-Wagen wird bis Ende 1995 auf 115

Wagen anwachsen und in allen wichtigen Verbindungen von und nach der Schweiz eingesetzt.

Die von den SBB mitinitiierte Gründung von Gesellschaften zur Förderung internationaler Reiseangebote fand ihren Fortgang.

· Auf den 1.6.1993 schlossen sich die Französischen Eisenbahnen (SNCF) und die SBB in einer einfachen Gesellschaft französischer Rechts zusammen. Ziel dieses «Groupement d'Intérêt Economique» (GIE) sind attraktive TGV-Verbindungen und eine enge Partnerschaft der beiden Bahnen zu deren Vermarktung. Das GIE hat Sitz in Paris. Als Beteiligung stellen die SNCF acht TGV-Kompositionen, die SBB einen von den SNCF erworbenen Zug. Der Geschäftserfolg des GIE wird in diesem Verhältnis zwischen den Partnerbahnen aufgeteilt.

· Am 23.11.1993 haben die Italienischen Staatsbahnen, die BLS Lötschbergbahn und die SBB die «CISALPINO AG» gegründet. Diese Gesellschaft mit Sitz in Gümligen bei Bern betreibt und vermarktet ab 1996 sieben bei Fiat Ferroviaria, Savigliano, im Bau befindliche Pendolino-Züge zwischen Milano, Basel und Genf. Verschiedene Kantone entlang dieser Routen haben Interesse an einer Beteiligung angemeldet.