

# Personenverkehr

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(2003)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

## **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.

elvetino-Speisewagen, St. Saphorin



**Arbeit mit Vergnügen.** Die SBB setzt modernstes Rollmaterial ein.

Eine gute Umgebung, um sich zu erholen, aber auch zum Arbeiten. Es muss ja nicht im neuen elvetino Restaurant sein (Bild): Die SBB verfügt über eigens eingerichtete Business-Abteile. Perfekt zum Arbeiten und inkl. Laptop-Anschluss. Effizient reisen heisst, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden.

**Zufrieden pünktlich.** Geniessen kann, wer zufriedener ist: 95% aller SBB-Reisezüge verkehren pünktlich oder mit weniger als 5 Minuten Verspätung. 81% der Kunden sind mit der Leistung des Unternehmens zufrieden. Denn eine Fahrt mit der Bahn ist auch ein Glas Wein, ein Kaffee, ein gutes Gespräch und viel Aussicht auf Entspannung.

Der 1. Weltkrieg brachte die 1918-1919 Influenzaepidemie mit sich, die weltweit über 200 Millionen Menschenleben forderte. Bis heute ist die genaue Ursache der Pandemie noch nicht bekannt. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft.

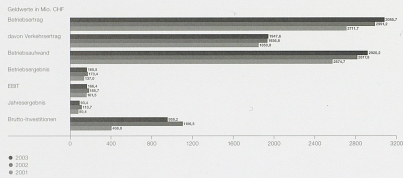
Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft. Die WHO hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft. Die WHO hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft. Die WHO hat die Influenza als eine der größten Bedrohungen für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert eingestuft.



#### Personenverkehr im Überblick<sup>1</sup>



#### Mitarbeitende<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Sognerrechnung. Konzernweite Erträge und Aufwände nicht abstrahiert.  
<sup>2</sup> FTE im Jahresmittel inkl. Tochtergesellschaften.

**Strategische Ziele Personenverkehr. Expansion:** schrittweise Entwicklung zu einer auch grenzüberschreitend tätigen Unternehmung ausgehend vom Heimmarkt Schweiz. **Allianzen:** internationale Marktförderung mit starken Partnern für Wachstum nutzen.

Rund 7000 Reisezüge befördern täglich rund 833 000 Menschen. Das sind im Jahr 250,3 Millionen Fahrgäste, die mehr als 12,3 Milliarden Kilometer mit der Bahn zurücklegen. Auf den meisten Strecken im Halbstundentakt. Für über 1,9 Millionen Halbtaxabonnenten zum halben Preis. Und für über 260 000 GA-Besitzer zum attraktiven Jahrestarif.

#### Die Verkehrserträge erneut gesteigert.

Die Division Personenverkehr ist weiter auf Wachstumskurs. **Die Anzahl Reisende stieg 2003 erneut um 2,0% auf 250,3 Mio.** Die Verkehrserträge wuchsen im gleichen Zeitraum um CHF 10,8 Mio. auf CHF 1,948 Mia. an. Während der internationale Reiseverkehr zurückging, legten Regionalverkehr und Freizeitverkehr zu. Das Jahresergebnis des Personenverkehrs beträgt CHF 93,4 Mio. (CHF -20,3 Mio.).

Der SBB Personenverkehr erzielte im Berichtsjahr einen Betriebsertrag von CHF 3,1 Mia. Das entspricht einer Zunahme von 3,2% gegenüber dem Vorjahr. Der Betriebsaufwand stieg ebenfalls um 3,6% auf CHF 2,9 Mia. an. Damit liegt das Betriebsergebnis mit CHF 165,5 Mio. um CHF 7,9 Mio. hinter demjenigen des Expo-Ausnahmehjahres 2002 zurück. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) sank um CHF 19,3 Mio. auf CHF 166,4 Mio. Das Jahresergebnis des Personenverkehrs beträgt CHF 93,4 Mio. (Vorjahr: CHF 113,7 Mio.).

Mio. CHF	2003	2002	± in %
Betriebsertrag	3085,7	2991,2	3,16%
- Verkehrsbeitrag	1947,9	1936,8	0,56%
Betriebsaufwand	-2920,2	-2817,8	3,63%
Betriebsergebnis	165,5	173,4	-4,56%
EBIT	166,4	185,7	-10,39%
Jahresgewinn	93,4	113,7	-17,85%

#### Grösseres Angebot entspricht Bedürfnis.

**So viele Leute transportiert wie nie zuvor.** Das Jahresergebnis wird durch verschiedene Entwicklungen geprägt: Das Angebot ist weiter im Wachstum begriffen. Die Reisezüge der SBB legten 109,3 Mio. Kilometer zurück, was einer Zunahme von 4,1% gleichkommt. Die Reisenden machten rage von dieser Angebotsausdehnung Gebrauch: Die Zahl der Kunden stieg auf 250,3 Mio. an. Dies entspricht einem Wachstum von 2,0% gegenüber dem Vorjahr. Die zurückgelegten Personenkilometer erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 0,5% auf 12,29 Mia<sup>1</sup>. Personenkilometer. Der aus dem Verkehr erwirtschaftete Ertrag (inkl. Verkäufe für andere Divisionen) übertraf trotz eines schwachen und angespannten wirtschaftlichen Umfeldes das Vorjahresergebnis um 0,6% und stieg auf CHF 1,948 Mia. Diese Steigerung im Verkehrsertrag 2003 ist beachtlich, weil im Jahr 2002 die Expo für zusätzliche Erträge gesorgt hatte. Der Rückgang des Jahresergebnisses ist einerseits auf den Wegfall der zusätzlichen Leistungen für die Expo zurückzuführen, andererseits auf die erhöhten Aufwendungen im Rollmaterialunterhalt im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000.

Die Analyse der Hauptprodukte im Personenverkehr zeigt folgendes Bild:

### Markt Schweiz: starkes Wachstum beim Generalabonnement (GA).

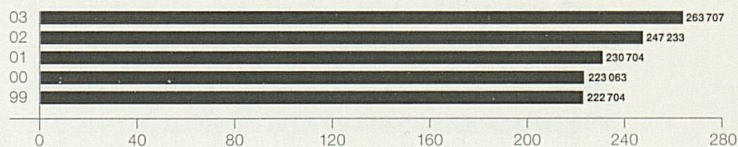
**Normaltarif.** Die Normaltarif-Tickets verzeichnen ein Wachstum um 0,4%. Dabei wirken sich die Erträge aus der zweiten Klasse mit CHF +4,8 Mio. positiv aus. Aus dem übrigen Normaltarif resultieren CHF +2,7 Mio. Die 1. Klasse litt unter der angespannten Konjunkturlage.

**Freizeit und Tageskarten.** Diese Produkte weisen eine Einbusse von 41,4% gegenüber dem Vorjahr auf. Dies ist primär auf den Wegfall der Einnahmen aus der Expo in der Höhe von CHF 27 Mio. zurückzuführen. Die Lücke liess sich zu einem guten Teil durch ein ausserordentliches Wachstum im Binnen-Freizeitverkehr kompensieren, weil viele Schweizerinnen und Schweizer bei Reisen ins Ausland zurückhaltend waren. Die SBB-«Freizeitochter» RailAway verzeichnete ein starkes Wachstum von 20,5%, bei den Tageskarten waren es 11,6%. RailAway setzte im Berichtsjahr 575 000 Tagesausflugs-Arrangements ab, die Bahnfahrt und touristische Leistungen wie Eintritte und Konsumationen umfassten. Das entspricht gegenüber dem bereits erfolgreichen Expo-Jahr 2002 einer erneuten Zunahme von über 40%. Zu den Rennern gehörte der Besuch des erst im Mai 2003 eröffneten Mystery Parks in Interlaken, den über 60 000 Personen mit einem RailAway-Arrangement besichtigten.

1 Bisher erfolgte die Berechnung von gefahrenen Personenkilometern und Personenfahrten anhand von zwei unterschiedlichen Methoden. Die eine basierte auf einer Hochrechnung der getätigten Verkäufe, die zweite auf kontinuierlichen Frequenzerhebungen und Fahrgastzählungen als Basis für mathematische Hochrechnungen. Auf Grund der Feststellung, dass die kontinuierliche Frequenzerhebung und Fahrgastzählungen eine grössere Genauigkeit aufweisen, entschloss sich die SBB 2003 zu einem Systemwechsel. Um die Vergleichbarkeit mit früheren Leistungsdaten zu gewährleisten, wurden diese rückwirkend bis 1990 auf eine neue Basis gestellt.

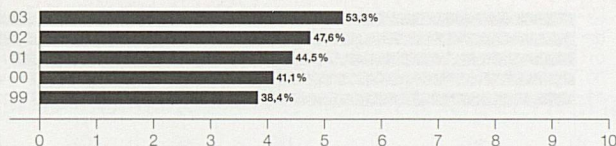
### Entwicklung GA.

Anzahl per Ende Jahr



**Generalabonnemente.** Ein überaus gutes Resultat erzielte der Personenverkehr bei den Generalabonnementen (GA). Sie weisen ein Wachstum von 9,9% auf CHF 401,3 Mio. auf. Ende 2003 stand die Rekordmarke verkaufter GA bei 263 707 Stück (Vorjahr 247 233). Insbesondere beim ertragsstarken GA für Erwachsene konnten 7100 Mehrverkäufe getätigt werden. Das 1.-Klasse-Segment beim GA stieg um 290 Stück. Der GA-Verkauf zum ermässigten Tarif erreichte ebenfalls einen Zuwachs um 6500 Stück. Das GA-Geschäft zeichnet sich zudem erneut durch eine hohe Haltbarkeit aus. Mit 80% bleibt die Wiederverkaufsrate gleich hoch wie im Vorjahr. Das Jugendabo «Gleis7» als weiteres Produkt wuchs insgesamt um 4,3%.

#### Anteil Billettkäufe an Automaten.



**Halbtaxabonnemente.** Bei den Halbtaxabonnementen (HTA) resultierte 2003 ein leichter Ertragsrückgang auf hohem Niveau um 1,2% auf CHF 137,5 Mio. Die Anzahl der sich im Umlauf befindlichen Halbtaxkarten (Durchschnittswert) ging um 1,9% auf 1,92 Mio. Stück zurück. Damit ist fast jede dritte Person in der Schweiz im Besitz eines Halbtaxabos. Unterschiedliche Entwicklungen führten zum leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr: 2002 waren die Halbtaxabos pauschal für Post, Swisscom und Bund noch nicht per Jahresende abgegrenzt worden, d.h., das Zweijahres-Halbtax wurde für beide Gültigkeitsjahre vollumfänglich im Jahr 2002 gebucht. Im Berichtsjahr 2003 wurde diese Kategorie jetzt erstmals per Ende Jahr abgegrenzt. Dies ergab 2003 eine Abweichung von CHF -6,9 Mio. gegenüber dem Vorjahr. Die Preiserhöhung des Zweijahres-Halbtax von CHF 222 auf CHF 250 im Jahr 2002 sowie die Einführung des Halbtax für drei Jahre zum Preis von CHF 350 führten zu einem Ertragswachstum um CHF 7 Mio. Zudem ist eine deutliche Verlagerung zum ertragsstärkeren Einjahres-Angebot feststellbar. Die ebenfalls starke Zunahme des Halbtax für drei Jahre reflektiert die Bereitschaft der Kundinnen und Kunden, sich längerfristig zu binden.

**Tarifverbunde.** Die Tarifverbunde in der Schweiz nehmen ständig zu. Das erleichtert den Kunden den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Die SBB ist zurzeit an 19 solchen Verbunden beteiligt (siehe Grafik Seite 31). Dank dem Marktwachstum stiegen die Erträge um 4,1% auf CHF 233 Mio. an. Besonders gute Resultate erzielten die Verkehrsverbunde Bern (+25%) und Ostschweiz (+20%). Die Bedeutung der Verbunde nimmt weiter zu: Neue und die Ausdehnung bestehender Verbunde sind geplant. So entsteht im Wirtschaftsraum Zürich per Dezember 2004 ein erweiterter kantonsübergreifender Verbund.

**Reisegepäck.** Das Volumen beim Reisegepäck ist seit Jahren rückläufig. Im Berichtsjahr sanken die Erträge um 13% (CHF -2,4 Mio.). Vom Rückgang betroffen ist sowohl der Markt Schweiz als auch der internationale Verkehr (Check-In, Fly-Rail incoming, international). Die SBB hat auf die Entwicklung reagiert und 2003 den gesamten Gepäckbereich neu ausgerichtet, ohne die Qualität dieser Dienstleistung substanziell zu beeinträchtigen.

**Internet-Tickets.** Seit Ende 2002 verkauft die SBB unter dem Begriff Click and Rail zusätzlich via den Verkaufskanal Internet erfolgreich Tickets für ausgewählte Züge auf der Nord-Süd-Achse. Dabei handelt es sich um vergünstigte Fahrausweise auf Verbindungen in den Randstunden. Die Kunden wählen im Internet den passenden Zug und drucken sich das Ticket gleich selbst aus. Im ersten vollständigen Geschäftsjahr 2003 verkaufte der Personenverkehr über 53 000 Tickets online. Zusätzlich sammelte das Unternehmen Erfahrungen mit elektronisch verkauften Billetten im Rahmen von Veranstaltungen. So überstieg der Online-Verkauf des Kombi-Ticket zur Fahrt und zum Besuch der Orbit die Zahl der an den Automaten in den Bahnhöfen gekauften Billette. Die Online-Strategie wird 2004 konsequent weiterverfolgt.

Der Online-Verkauf ist ein wesentlicher Teil der Distributionsstrategie der SBB. In diese Richtung zielt auch der verstärkte Verkauf von Tickets an Automaten statt an Bahnschaltern. Im Berichtsjahr wurden bereits über die Hälfte aller Bahntickets (53,3%) an Automaten gelöst (2002: 47,6%).

### Markt international: Rückgang wegen Reiseflaute.

Der internationale Personenverkehr litt stärker als die anderen Bereiche des Fernverkehrs unter der schleppenden Konjunktur, den Folgen von Sars und Irakkrieg. Zudem verstärkte sich die Konkurrenz durch Billigflieger, vor allem im Städteverkehr. Daraus resultierte 2003 ein Ertragsverlust von 12,7%.

Viel versprechende Zukunft. Die Wettbewerbschancen im internationalen Verkehr sind jedoch intakt. Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007 und des Gotthard-Basistunnels voraussichtlich 2014 werden zu einer deutlichen Reduktion der Fahrzeiten auf den Nord-Süd-Achsen führen. Beim Anschluss der Schweiz an die Hochgeschwindigkeitsstrecken der Nachbarländer sind wichtige Weichenstellungen erfolgt. Der Fernverkehr hat seine Strategie entsprechend ausgerichtet und setzt auf eine enge Zusammenarbeit mit den europäischen Partnerbahnen. Gemeinsames Ziel ist es, die im internationalen Personenfernverkehr in den letzten Jahren verlorenen Marktanteile mit wettbewerbsfähigen Angeboten zurückzugewinnen.

Cisalpino steigert Verkehr. Die Cisalpino AG, eine Tochtergesellschaft von Trenitalia und SBB, entspricht dieser Partner-Strategie. Am 18. Dezember 2003 haben Trenitalia und SBB beschlossen, das Aktienkapital der Cisalpino AG um CHF 76,5 Mio. auf CHF 162,5 Mio. aufzustocken. Dabei hat die SBB ihre Minderheitsbeteiligung auf 50% erhöht. Im Berichtsjahr legten die neun Züge der Cisalpino AG 2,6 Mio. Kilometer zurück und beförderten auf ihrem von Stuttgart bis Florenz und Genf bis Venedig führenden Streckennetz 3,1 Mio. Fahrgäste. Der Umsatz stieg um 2,9%. 2004 werden Trenitalia und SBB 14 moderne Hochgeschwindigkeits-Mehrstrom-Neigezüge beschaffen. Das Investitionsvolumen beträgt rund CHF 450 Mio. Das neue Rollmaterial kommt nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels voraussichtlich auf der Strecke von Frankfurt über Basel–Bern–Brig nach Mailand zum Einsatz.

Lyria auf Wachstumskurs. Auch mit den französischen Staatsbahnen SNCF betreibt die SBB eine erfolgreiche Kooperation unter dem Namen Lyria. Die gemeinsame Betriebsgesellschaft der TGV-Züge Zürich–Bern–Paris und Brig–Lausanne–Paris beförderte im Berichtsjahr 1,27 Mio. Personen, was einem Rückgang von 2,7% entspricht. Trotzdem betrug das Ertragswachstum 2,2%. In Zukunft wird die Kooperation weiter ausgebaut.

Die Herausforderungen bei der Interoperabilität und der Trassenknappheit nehmen laufend zu. In gleicher Art und Weise steigen die Kosten für eine wirksame Marktbearbeitung und die Beschaffung von neuem Rollmaterial. Diese Aufgaben sind nur durch strategische Allianzen und Kooperationen zu lösen. Vor diesem Hintergrund wird die SBB die Kooperationsbestrebungen weiter vorantreiben.

### Zwei Milliarden Investitionen in neues Rollmaterial.

Der Personenverkehr investierte im Berichtsjahr CHF 529 Mio. (Vorjahr: CHF 511 Mio.) in neues Rollmaterial. Dieser Investitionsumfang setzt sich in der Zukunft fort. In den nächsten fünf Jahren wird die SBB im Personenverkehr über CHF 2 Mia. in neues Rollmaterial und die dazugehörigen Betriebsmittel investieren. Der Trend von robuster Mechanik zu komplexen technologischen Systemen entwickelt sich weiter. Die verpendelten Doppelstock- und EW-IV-Kompositionen erfordern einen Wechsel von der Einzelwagen- zur Ganzzugswartung.

Um diesen veränderten Rahmenbedingungen gerecht zu werden, nahm der Personenverkehr im Oktober 2003 eine Anpassung der Organisation des Unterhalts vor. Dabei wurden die Service- und Unterhaltsbereiche mit der Produktion zum Bereich Operating zusammengelegt. Dieser zeichnet sich durch eine grössere Nähe von Lokomotiv- und Unterhaltspersonal aus, was zu einer deutlichen Reduktion von Reibungsverlusten führt. Gleichzeitig werden in den nächsten zwei Jahren CHF 6,5 Mio. in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden investiert. Die einstigen klassischen Bahnwerkstätten wandeln sich von Industrie- zu eigentlichen High-Tech-Betrieben.

Der Personalbestand der Division Personenverkehr (inkl. Tochtergesellschaften) erhöhte sich im Berichtsjahr leicht um 0,8% auf 12 608 Vollzeitstellen.

Überschattet wurde das Geschäftsjahr durch die Zugskollision im Bahnhof Zürich Oerlikon am 24. Oktober 2003. Die beiden Schnellzüge Zürich-Konstanz und Schaffhausen-Zürich kollidierten am frühen Freitagabend seitlich. Durch den heftigen Aufprall kippte ein Wagen und weitere entgleisten. Bei dem tragischen Unglück war ein Todesopfer zu beklagen, über hundert Personen wurden verletzt. Der Bahnhof Oerlikon musste 36 Stunden lang gesperrt werden. Die SBB hat nach dem Unfall umgehend Massnahmen eingeleitet. Die Untersuchungen zum Vorfall durch die Unabhängige Unfalluntersuchungsstelle sind noch im Gang.

Der intensive Bahnbetrieb rund um die Uhr forderte Service und Unterhalt in bisher unbekanntem Ausmass. Die monatelange Hitze des Jahrhundertsommers und die Spitzenfrequenzen belasteten Triebfahrzeuge und die elektrischen Anlagen der klimatisierten Personenzüge in hohem Mass. Die Folge war eine Serie von Pannen, die von den Medien und der Öffentlichkeit offen hinterfragt und kritisch kommentiert wurde. Die neueren Lokomotiven der Typen Re 460 und Re 450 zeigten unter der hohen Belastung Systemmängel und wiesen vorzeitig Abnutzungserscheinungen auf. Für die Sanierung der 119 Lokomotiven Re 460 wurden im November 2003 CHF 56,6 Mio bewilligt. Auch die Zürcher S-Bahn litt unter Triebfahrzeugdefekten. Für die rasche Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen auf dem Zürcher S-Bahn-Netz hat die Geschäftsleitung eine Task-Force eingesetzt.

Alle diese Arbeiten laufen parallel zum umfangreichen Aus- und Umbau beim Rollmaterial im Hinblick auf die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004. Die SBB bauen in Lokomotiven und Neigezugkompositionen schrittweise die neue Führerstandssignalisierung ein. Rund 400 Reisezugwagen müssen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Kilometern pro Stunde tauglich gemacht werden. Vor diesem Hintergrund wird der Personalbestand bei Service und Unterhalt um rund 170 Einheiten erhöht.



### Fernverkehr: Bahn 2000 bringt 12 Prozent mehr Züge.

Die Inbetriebnahme der Bahn 2000 ist ein Quantensprung für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz. Erstmals nach Einführung des Taktfahrplans im Mai 1982 profitiert das ganze Land von einem neuen Angebotskonzept, das im Personenverkehr 14% mehr Zugskilometer und 12% mehr Züge bringen wird. Ab Fahrplanwechsel fahren neun von zehn Züge zu einer anderen Zeit ab als bisher – dies als Konsequenz der optimalen Verknüpfung von ankommenden und abfahrenden Zügen in den Knotenbahnhöfen.

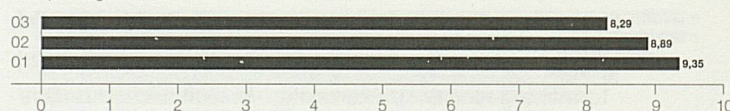
### Regionalverkehr: zwischen Effizienz und Politik.

Höhere Produktivität dank Kooperation. Der Spardruck des Bundes und der Bestellerkantone verstärkte sich 2003 deutlich. Der Regionalverkehr der SBB reagiert auf die erschwerten Rahmenbedingungen mit einer Kooperationsstrategie. Das Ziel ist eine intensiviertere Zusammenarbeit mit lokal verankerten Privatbahnen, um die Effizienz zu steigern. Im Vordergrund steht die Reduktion von Doppelspurigkeiten bei Unterhalt, Marketing, Verwaltung und Vertrieb. Im Mai 2003 haben die Transports de Martigny et Région SA (TMR SA) und die SBB die Gesellschaft RegionAlps gegründet. Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) und die SBB Brünigbahn erarbeiteten die Grundlagen für eine Kooperation, die im 2004 schrittweise umgesetzt wird.

Der Regionalverkehr will mit dieser Kooperationsstrategie trotz rückläufiger Abgeltungen der Besteller einen Angebotsabbau verhindern. Dabei ist die SBB auf die Unterstützung der Eigentümer und der kantonalen Entscheidungsträger angewiesen.

### Abgeltung öffentliche Hand im Regionalverkehr.

CHF pro Zugskilometer



Die Abgeltung pro Zugskilometer im Regionalverkehr reduzierte sich von CHF 8.89 auf CHF 8.29 und setzt damit den Trend von mehr Leistung für weniger öffentliche Mittel fort.

In den kommenden Jahren wird der Verkehr in den Agglomerationen stark zunehmen. Dieser lässt sich nur durch eine Verlagerung auf die Schiene bewältigen. Aus diesem Grund sind bereits in naher Zukunft Tangential- und Durchmesserlinien zu fördern und die notwendigen Mittel für Investitionen durch den Bund bereitzustellen. Die SBB setzt ihre Strategie bei der Schaffung von sieben S-Bahn-Systemen in der Schweiz konsequent um. Als Beispiel nimmt am 12. Dezember 2004 die Stadtbahn Zug ihren Betrieb mit modernem Rollmaterial und einem attraktiven Fahrplan auf und setzt damit neue Massstäbe im Regionalverkehr.

Fortschritte im Grenzland. Im grenznahen Raum erzielte die SBB ebenfalls Fortschritte. Nach dem erfolgreichen Einstieg auf der Wiesentalstrecke durch die SBB GmbH (D) hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) mit dem bayerisch-schweizerischen Konsortium von SBB-Tochtergesellschaft Euro Turbo und bayerischer Länderbahn einen Betriebsvertrag für die Strecke München–Oberstdorf unterzeichnet. Seit Dezember 2003 läuft der Betrieb reibungslos.

### Thurbo wird erwachsen.

Mitte Dezember 2002 hat die Thurbo AG ihren Betrieb aufgenommen. Sie gehört der SBB (90%) und dem Kanton Thurgau (10%). Momentan beläuft sich das Streckennetz von Thurbo auf rund 550 Kilometer, davon 80 Kilometer in Deutschland. Damit verfügt Thurbo über die notwendigen Rahmenbedingungen, um den Regionalverkehr der Ostschweiz und im Landkreis Konstanz erfolgreich und kundengerecht zu führen. Im ersten Geschäftsjahr weist die junge Thurbo AG mit 299 Mio. Personenkilometern, 8 Mio. Zugskilometern und einem Verkehrsertrag von CHF 44 Mio. ein erfreuliches Resultat aus. Diese Situation ist das Ergebnis der konsequenten Ausrichtung des Angebots auf die Bedürfnisse des Marktes. Dazu gehören die Einführung von Nachtangeboten auf den Hauptachsen im Kanton Thurgau sowie zwischen Winterthur und St.Gallen mit schlanken Anschlüssen aus Zürich.

In den nächsten fünf Jahren investiert die SBB rund CHF 400 Mio. in 80 neue Gelenktriebwagen. Diese werden für zusätzliche Kapazitäten und Fahrkomfort auf dem Thurbo-Streckennetz sorgen.

### Commitment zur Bahngastronomie.

Im Herbst 2003 bereinigte die SBB die Besitzverhältnisse bei der Bahngastronomietochter «elvetino». Die Rail Gourmet Holding Ltd. hat die verbleibenden Aktienanteile der SBB übertragen. Durch die vollständige Übernahme der elvetino – mit 900 Beschäftigten führendes Unternehmen in der Schweizer Bahngastronomie – unterstreicht die SBB ihr Engagement bei der Verpflegung auf der Schiene. Die veränderten Essgewohnheiten und die verschärfte Konkurrenzsituation durch die Anbieter in und rund um die Bahnhöfe erfordern aber zwingend eine neue und klar definierte Strategie und Umsetzung. Die Eckpfeiler des zukünftigen Angebots sind der Ausbau und die Harmonisierung der Speisewagenflotte sowie ein verstärktes Eingehen auf die sich wandelnden Marktbedürfnisse. Durch die laufende Inbetriebnahme von Intercity-Neigezügen bis 2005 stossen 20 neue Speisewagen zur Flotte. Gleichzeitig bauten die SBB-eigenen Industriewerke in 16 Bistro-Doppelstockwagen im Oberdeck ein Restaurant ein. Ende 2004 umfasst die Speisewagenflotte 80 Einheiten. Das entspricht gegenüber 1999 einer Verdoppelung.

### Hausordnung durchsetzen.

Seit einigen Jahren befasst sich die SBB intensiv mit dem steigenden Trend zunehmender Aggressivität und Zerstörungswut (Schadenssumme rund CHF 6 Mio. jährlich). Mit einem Gesamtkonzept, das Präventions- und Interventionsmassnahmen kombiniert, sorgt die SBB dafür, dass auf Bahnhöfen und Zügen die Hausordnung respektiert und durchgesetzt wird. Die getroffenen Massnahmen zeigen Wirkung. So konnte der Trend bei Reisenden ohne gültigen Fahrausweis gebrochen werden. Ende 2003 wies die SBB eine Quote von 2,83% auf (Vorjahr: 4,34%).

Das Unternehmen ist sich bewusst, dass die Steigerung der subjektiven Sicherheit eine Daueraufgabe darstellt. Mit der Aufstockung der Bahnpolizei, der Einführung der Videoüberwachung im Regionalverkehr und der Umsetzung des neuen Stichkontrollkonzeptes wirkt die SBB dem gesellschaftlichen Trend von Vandalismus und Gewalt entgegen.

Mehr Sicherheit heisst mehr Kosten. Mit dieser Tatsache müssen sich die SBB und die Bestellerkantone intensiv auseinandersetzen und partnerschaftliche Lösungen zu Gunsten der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs vereinbaren. Mit ihrer Sicherheitsstrategie bietet die SBB Gewähr, dass die Massnahmen finanzierbar und somit umsetzbar sind. Sie trägt damit konstruktiv und kundenorientiert zur Verbesserung der Sicherheit bei.

### Anzahl Verkehrsverbunde mit SBB-Beteiligung.

(Entwicklung 1986–2003)

