

Europäische Fahrgastkonferenz vom 15.3.2013 in Basel

- Vorstellung von Pro Bahn Schweiz
- Weshalb Bahnerfolgsgeschichte Schweiz?

Kurt Schreiber, Präsident Pro Bahn Schweiz

Wer sind wir?



Foto: SBB

... die Interessenvertretung der
Kundinnen und Kunden des
öffentlichen Verkehrs

- Pro Bahn Schweiz will
 - ... dass Gutes noch besser wird
 - ... Scharnierfunktion darstellen zwischen Transportunternehmung und Kunden
 - ... Dienstleistungen anbieten (z.B. Unterstützung von Gemeinden beim Einbringen von Anliegen an Fahrplankonferenzen)

- Pro Bahn Schweiz will (Fortsetzung)
 - ...Mitdenken bei der Angebotsgestaltung
 - ...Mitgestalten bei der Realisation künftiger Bahnausbauten (Mitwirkung an Vernehmlassungen)

- Pro Bahn Schweiz

....hat sich als Player durchsetzen können

... wird von Transportunternehmungen
anerkannt

Motto: Lieber kleine Schritte vorwärts als in
einem Grossen daneben

- Pro Bahn Schweiz
....hat sich als Player durchsetzen können
... wird von Transportunternehmungen
anerkannt

Motto

Lieber in kleinen Schritten
vorwärts als in einem Grossen
daneben

- Was wollen die Kunden?





Wunschzettel

- Genügend Sitzplätze
- Vorne mehr Wagen anhängen... (!?)
- Gute Anschlüsse
- Zug oder Bus muss da sein, wenn ich will
- Sich sicher und willkommen fühlen
- Betreut sein (Personal!)
- Wenig (oder lieber nichts) bezahlen
- Toilette sauber und verfügbar

Genügend Sitzplätze

Jeder S- Bahn Passagier soll einen Sitzplatz haben (Prof. Dr. H. Künzi, Regierungsrat Kanton Zürich, Vater der S- Bahn Zürich)

Aber...

Zuglänge, Kapazität

Lösungsansatz: Stehplatzzonen,
Reduktion der Sitzplätze.

Achtung! Im Auto sitzt man im Stau,
bei einer Betriebsstörung steht man
im Zug





- Gute Anschlüsse
... aber
betriebliche Gründe,
Akzeptanz der Kund-
schaft

Zug oder Bus muss da sein, wenn ich es will...

Vorteil: Schutz Umwelt, Arbeit während Fahrt, sofern Platz vorhanden, Verzicht auf Reiseerlebnis

Nachteil: Vor Ankunft des Zugs am Bahnhof sein...

Zeitbedarf 50 % höher (in Randzeiten noch mehr!)



... ist der öffentliche Verkehr wirklich so langsam?



Hier die Antwort – Vergleich zwischen Strasse und Schiene

(Strasse ist bis zu 50 und mehr % schneller als die Schiene, besonders in Randzeiten)

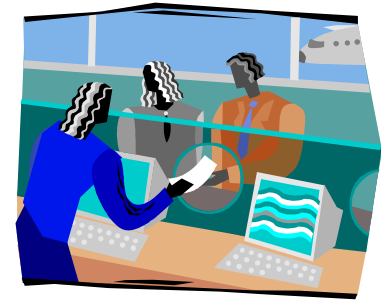
1. Weg zur Bushaltestelle (5 km/h)
2. Auf den Bus warten (0 km/h)
3. Bus fährt zum Bahnhof (30 km/h)
4. Zum Bahnsteig gehen (5 km/h)
5. Auf den Zug warten (0 km/h)
6. Mit dem Zug fahren (80 – 200 km/h)
7. Zug verlassen und auf den Bus warten (5 km/h + 0 km/h)
8. Bus fährt zur Haltestelle (30 km/h)
9. Weg zum Ziel (5 km/h)

Sich sicher und willkommen fühlen

- Fehlende Sicherheit (Keine Massnahmen zwecks Trennung Fangruppen/normale Passagiere)
Spätabends, Gruppen
- Keine durchgängigen Dienstleistungen im Zug (z. B. Speisewagen im Hauptmodul, während Fahrt nicht erreichbar)
- Billettpflicht, Fahrkarte muss für alle Züge im Voraus gekauft werden. Ohne Fahrkarte muss Zuschlag von CHF 90.– bezahlt werden (potentieller Schwarzfahrer...)
- Internationale Billette werden am Schalter mit einem Zuschlag von CHF 10.-- verkauft

Sich sicher und willkommen fühlen (Fortsetzung)

- Freier Zugang zu den Zügen
- Personal nicht genügend geschult
(3 Personen, 3 Billette mit drei verschiedenen Routen)
- Automaten können Personen nicht ersetzen (Personalabbau spart Kosten und verursacht Kosten – zu Lasten der Allgemeinheit)
- Kundenfeindliche Gerichtspraxis
- Preisanpassungen nur mit Augenmass



Wenig oder lieber nichts bezahlen

- Hinkender Vergleich mit Autokosten
- Mobilität (zu) günstig ?
- Sündenfall Halbtaxabo für hundert Franken 1986 ?
- öV – rentiert nicht
Landwirtschaft auch nicht
– aber
wir brauchen beides



Fahrpreise (zu) hoch?

Einzelfahrkarte ist eher teuer

Zürich – Lausanne – Zürich = CHF 142.– in
der 2. und CHF 250.– in der ersten Klasse

Günstiger mit Halbtaxabonnement

CHF 71.– in der 2. Klasse und CHF 125.– der 1. Klasse, mit
Halbtaxabonnement

(Preis für ein Jahr: CHF 175.--, zwei Jahre: CHF 330.00, drei
Jahre: CHF 450.--)

Mit einer Tageskarte und Halbtaxabonnement: CHF 71.– in der 2.
und CHF 121.– in der ersten Klasse. Die Tageskarte ist auf dem
gesamten Bahnnetz, Trams und Bussen sowie bei einzelnen
Bergbahnen gültig)



Toilette sauber und verfügbar

- Vergleich mit Tram hinkt
- Transportunternehmung muss Verantwortung wahrnehmen
- Geschlossene Toiletten auf Bahnhöfen (gutes Beispiel Waldstatt AR)
- 1 Toilette pro Triebzug ist eine Toilette zu wenig – es braucht 2
- „Sauniggel“ zur Kasse bitten (Videoüberwachung beim Verlassen der Toilette)



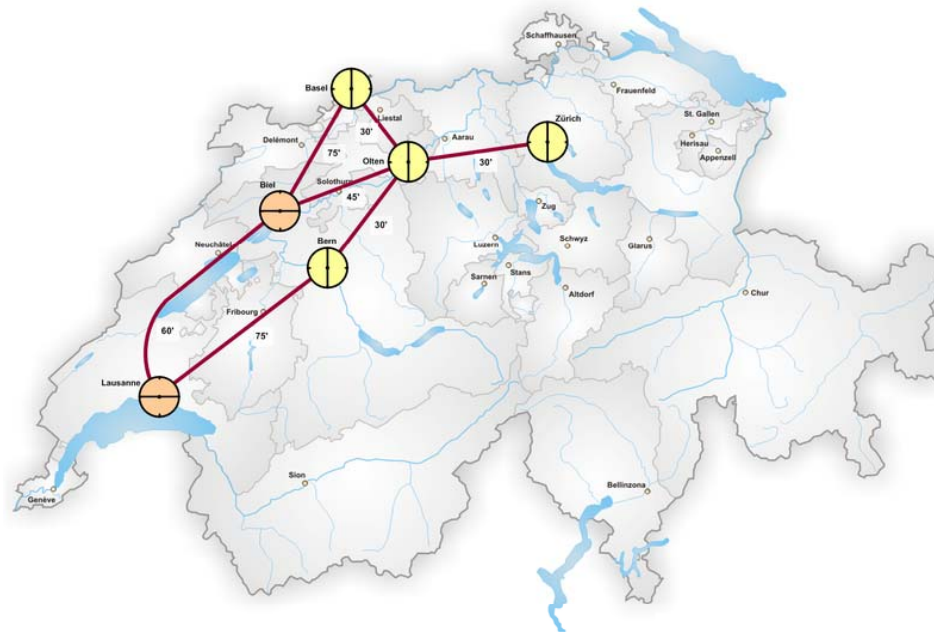
Weshalb Bahn- Erfolgsgeschichte Schweiz?



Foto SBB



Bahn 2000, in Betrieb seit 2004
Mit optimalen (besser maximalen)
Anschlüssen



Knotensystem in Zürich HB



Folge des Knotensystems: Zürich HB zur Minute 15



Vorzüge Bahn 2000

- Reduzierte Reisezeiten – nicht nur auf Haupt- sondern auch auf Nebenlinien
- Zwischenzeitlich weitere Verbesserungen des Angebots

Alle 30 Minuten eine IC- Verbindung von Zentrum zu Zentrum, S-Bahn-Angebot zum Teil auf 15 Minuten-Takt verdichtet; dazu auf gewissen Strecken S-Bahn-Schnellzüge in der Agglomeration von Zürich



Photo SBB

Bahn 2000

- Die Bahn ist (fast) zum Tram geworden
- Überallhin gute und schnelle Anschlüsse
- Fahrplan muss nicht mehr konsultiert werden
- Gute Verbindungen an den Knotenpunkten
- Gilt auch für Tram und Bus
- Freier Zugang zu allen Zügen im nationalen Verkehr (keine Probleme mit Sitzplatzreservation)

Vergleich zwischen Strasse und Schiene Verkehrszunahme in der Schweiz zwischen 1970 (100 %) und 2005

Bahn	200 %
Bus	220 %
Auto	220 %
Motorräder etc.	220 %
Modal split heute:	Bahn/Tram/Bus ca. 22 %
	andere ca. 78 %

Fahrgastzunahme bei der Zürcher S- Bahn zwischen
1990 und 2010 beträgt 247 %

Der Anteil (Modal split) des öffentlichen Verkehrs nimmt
zu

Schweiz ist Weltmeister im Bahnfahren dank...

- einem landesweiten guten und attraktiven Angebot
- mehr oder weniger angemessenen Fahrpreisen
- attraktiven Reisezeiten, gilt auch, wenn die Reise mit dem Auto schneller vor sich geht
- Sicherheit und Sauberkeit geniessen Priorität
- Züge sind sauber und die Sicherheit befriedigend
- Das Angebot im öffentlichen Verkehr in der Schweiz ist sehr teuer, alle Ausbauvorlagen (Bahn 2000, Gotthard-Basistunnel) sind in den Volksabstimmungen genehmigt worden.

Alternativen zur Versorgung öV

- Raumplanung / Zersiedelung stoppen (z.B. sofortiges Bauverbot für Einfamilienhäuser?)
- Domizilarbeit fördern
- Firmensitzverlegungen nur im äussersten Notfall (Konzentration bringt Gewinn für wenige, Verluste für viele)

Fazit:

Öffentlicher Verkehr muss Alternative zum eigenen Wagen darstellen mit

- genügend Sitzplätzen
- gutem Angebot auch in Randstunden (20 – 24 h)
- Zugang zu allen Dienstleistungen im ganzen Zug (Speisewagen)

Fazit

- Bahn 2000 beibehalten und ausbauen
- So schnell wie möglich, so schnell wie nötig
- Umwelt hat ihren Preis – Öffentlichkeit muss dazu Beitrag leisten
- Umwelt ist ihren Preis wert!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Foto SBB