

Hohes Wachstum im Bahnverkehr 1995 - 2001

Seit 1995 hat das Passagieraufkommen auf der Strecke Zürich-Luzern um 68 Prozent zugenommen, wie das Magazin „Via“ in ihrer neusten Ausgabe schreibt. Auch die Verbindungen Biel-Olten (58%), Genf-Lausanne (43%), Bern-Zürich (37%) sowie Basel-Zürich (36%) weisen starke Wachstumsraten auf. Die Paradestrecke der SBB im Fernverkehr bleibt im Jahr 2001 Bern-Zürich mit 4 Mio. Personenkilometern. Die Zunahme sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr steht vor allem mit den Angebotserweiterungen wie Doppelstockzügen und Halbstundentakt in Zusammenhang.

Weitere Informationen:

www.sbb.ch

15. April 2002

Redaktion Mobilservice
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch

Streckenrekorde

Via zeigt, wo und weshalb der Bahnverkehr besonders schnell wuchs

Die Strecke Zürich–Luzern war in den letzten Jahren die am schnellsten wachsende Fernverkehrs-Verbindung der SBB. Bern–Zürich bleibt die meistbenutzte Strecke. Auch im Regionalverkehr gab es hohe Wachstumsraten.

Mit einem Plus von 68 Prozent ist der Fernverkehr zwischen Zürich und Luzern seit 1995 stärker gewachsen als auf allen anderen SBB-Strecken. Das zeigt eine Auswertung, welche die Division Personenverkehr für «Via» tätigte. Auf den «Ehrenplätzen» punkto Verkehrszunahme folgen der Korridor Biel–Olten (+58 Prozent) sowie die Paradenstrecke der Romandie, Genf–Flughafen–Lausanne, wo der Verkehr um 43 Prozent zunahm. In allen drei Fällen verbesserten die SBB das Angebot in der Vergleichsperiode deutlich. Die «Rangliste» basiert auf einem Vergleich der Zahlen aus den Jahren 1995 und 2001. Grundlage bilden die «Personenkilometer», also das Total der von allen Passagieren auf dem jeweiligen Korridor zurückgelegten Distanzen (siehe Randspalte S. 12). Insgesamt ist der Personenverkehr der SBB in dieser Zeit um rund 12 Prozent grösser geworden.

Ein Bündel von Massnahmen

Christian Mezger, Leiter Produktmanagement beim SBB-Fernverkehr, ist über den Spitzenrang der Verbindung Zürich–Luzern nicht erstaunt. «Sie ist ein hervorragendes Beispiel, wie man mit einem Bündel von Massnahmen ein Optimum erreichen kann.» Basis für den Erfolg bildete die Einführung des Halbstundentakts im Jahr 1999. Seit damals verkehren auf dieser Strecke auch moderne Doppelstock-Kompositionen, die die Transportkapazität erhöhen. Mit zum Erfolg beigetragen hat das Tarifangebot für Pendler: Der Geltungsbereich der Tarifverbünde von Luzern und Zug wurde je bis Rotkreuz ausgedehnt. Schliesslich unterstreicht Mezger die Bedeutung einer guten Kommunikation: «Beim Fahrplanwechsel setzen wir seit einigen Jahren deutlich mehr Mittel ein als früher, um die Vorteile des Ausbaus regional und auf die Zielgruppen abgestimmt bekannt zu machen.»

Auf den anderen Strecken sind dem Wachstumsschub ebenfalls Ausbauschritte vorausgegangen. Zwischen Biel und Zürich (und damit auch auf dem Abschnitt Biel–Olten) gilt seit dem Mai 2001 der Halbstundentakt. Punktuelle Verbesserungen gab es auf der Strecke Genf–Lausanne. Ein Teil der Zunahme erklärt sich hier durch die Abwanderung der Passagiere vom Regionalverkehr auf die zusätzlichen RegioExpress-Kompositionen, die seit dem letzten Fahrplanwechsel verkehren. Laut Christian Mezger hilft ausserdem die «Konkurrenzsituation» mit. Häufige Staus auf der Strasse in den Spitzenstunden erhöhen die Umsteigewilligkeit der

**Grösstes Wachstum im Fernverkehr:
Die Strecke Zürich–Luzern (hier bei Baar).**

Pendler und Pendlerinnen. Dieses Argument gilt auch andernorts. So fuhren «Stauzüge» aus dem Raum Solothurn nach Zürich, bevor der Halbstundentakt durchgehend eingeführt wurde. Damit brachte sich die Bahn bei den Automobilisten ins Gespräch, die am Baregg regelmässig in langen Kolonnen Zeit verloren.

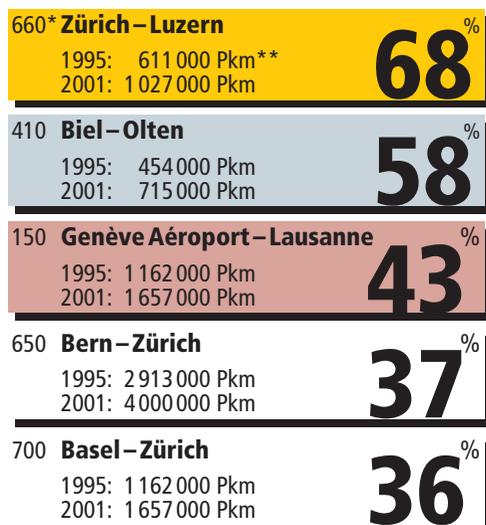
Auf einem hohen Niveau weisen die beiden Korridore Bern–Zürich (+37 Prozent) und Basel–Zürich (+36 Prozent) ein überdurchschnittliches Wachstum aus. Zwischen Bern und Zürich besteht der durchgehende Halbstundentakt seit 1997. Zwischen Basel und Zürich verkehren die Intercitys seit 2001 lückenlos im Stundentakt. Zudem fallen die «Flugzüge» ins Gewicht, die Basel direkt mit dem Flughafen Zürich verbinden.

Schritte zur Bahn 2000

Die meisten der erwähnten Verbesserungen sind Schritte auf dem Weg zur ersten Etappe der Bahn 2000, die Ende 2004 definitiv eingeführt wird. Die SBB verfolgen die Politik, einzelne Elemente der Bahn 2000 jeweils sobald wie möglich umzusetzen. Voraussetzung sind Ausbauten an Strecken und Bahnhöfen sowie neue Fahrzeuge (Neigezüge und Doppelstockkompositionen IC-2000). Der Leistungsausbau schlägt sich auch in den Laufleistungen der Züge nieder, die seit 1997 wieder steigen (siehe Grafik «Laufleistungen»).

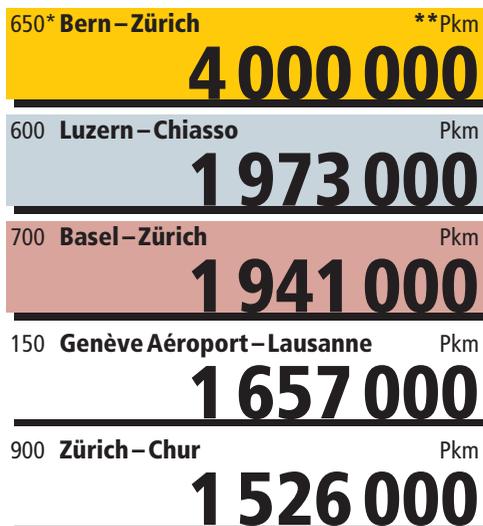
Nebst dem Fahrplanangebot spielt das Bevölkerungswachstum eine zentrale Rolle. Es ist kein Zufall, dass die stärksten Zuwachsraten auf der Bahn vorwiegend zwischen jenen Regionen zu verzeichnen sind, die sich von 1990 bis 2000 einwohnermässig stark entwickelten. Gemäss den kürzlich veröffentlichten Ergebnissen der Eidgenössischen Volkszählung sind dies vor allem der Raum Zürich, die Innerschweiz und das Genferseegebiet.

Stärkste Zunahme im Fernverkehr 1995–2001



* Nummer des Fahrplanfeldes ** Personenkilometer

Strecken mit den meisten Reisenden im Fernverkehr 2001



* Nummer des Fahrplanfeldes ** Personenkilometer

Bern–Zürich als Paradestrecke

Vergleicht man nicht das Wachstum, sondern das absolute Verkehrsaufkommen, erweist sich die Linie Bern–Olten–Zürich mit Abstand als die Paradestrecke der SBB. In Fernverkehrszügen legen die Passagiere auf diesem Korridor im Mittel jeden Tag total 4 Millionen Kilometer zurück. Hier sind anteilmässig die Fahrten in jenen Zügen mitgezählt, die in Olten von Basel oder der Jurafusslinie her Richtung Zürich einmünden bzw. von Zürich herkommend abzweigen. Nicht dabei sind die Fernverkehrszüge, die nur den Abschnitt zwischen Bern und Olten befahren (darunter die Züge Bern–Olten–Basel sowie Bern–Olten–Luzern, die einem anderen Fahrplanfeld zugeordnet sind). Mit je knapp zwei Millionen Personenkilometern pro Tag folgen die Gotthardlinie Luzern–Chiasso sowie Basel–Zürich auf den «Ehrenplätzen».

In dieser Rangliste profitiert die Strecke Luzern–Chiasso mit vorwiegend touristischem Verkehr von ihrer Länge (was automatisch mehr Personenkilometer ergibt). Sie ist die einzige der aufgeführten Schienenwege, die seit 1995 einen Verkehrsrückgang (–14 Prozent) hinnehmen musste. Mezger führt das auf die schwierige Konkurrenzsituation gegenüber der Strasse zurück. Trotz der Verbesserungen im internationalen Verkehr sei die Reisezeit mit der Bahn noch relativ lang. Grundsätzlich ändern wird sich das erst mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels.

Erfolgreiche Regionalverkehrslinien

Auch im Regionalverkehr bestätigt sich die Regel, dass ein besseres und bedürfnisgerechtes Angebot das Wachstum ankurbelt.

Das zeigt eine Analyse der Linien mit dem Rekordwachstum in sechs verschiedenen Regionen der Schweiz. Meistens wurde der Fahrplan verdichtet oder neue Haltestellen eröffnet. Ein Trend ist klar: Auch ausserhalb des Kantons Zürich entwickeln sich viele S-Bahn-Linien schnell. «Halbstundentakt und Durchmesserlinien, die das Stadtzentrum durchqueren, sorgen in den Regionen Bern, Basel, St.Gallen und Lausanne für solide Zuwachsraten», freut sich Stefan Binder, Angebotsplaner im Geschäftsbereich Regionalverkehr.

- **Region Léman: «Train des Vignes».** Im Genferseegebiet schwingt der «Train des Vignes» von Vevey nach Puidoux-Chevbres obenaus. Die Verbindung hat seit 1995 um erstaunliche 187 Prozent zugelegt, wobei das Wachstum von einem vergleichsweise tiefen Niveau ausgegangen ist. Bessere Anschlüsse und zwei neue Haltestellen im Raum Vevey haben sich ausbezahlt.
- **Region Mittelland/Jura: Bern–Biel.** Im Gebiet zwischen Thun und Delsberg wächst die Linie Bern–Lyss–Biel am stärksten. Sie ist als Teil einer Durchmesserlinie in die S-Bahn Bern integriert und verfügt jetzt über einen durchgehenden Halbstundentakt. Die guten Anschlüsse in Bern und Biel haben sich ebenfalls niedergeschlagen. Die Zunahme seit 1995 beträgt starke 47 Prozent. Die Verbindung zwischen Bern und Biel hat es in sich: Sie gehört im Fernverkehr ebenfalls zu den Klassenbesten (plus 24 Prozent).

Laufleistungen aller Personenzüge



Die Laufleistung der Züge zeigt die von allen Personenzügen zurückgelegten Distanzen. Sie ist ein guter Indikator für den Ausbau (oder den Abbau) des Angebots. Die Laufleistung erreichte 1990, als die S-Bahn Zürich den Betrieb aufnahm, einen ersten Höhepunkt. In den wirtschaftlich schwierigen Jahren bis 1996 war sie rückläufig. Seit 1997 steigt sie wieder stetig an. Im Jahr 2000 erreichte die Laufleistung mit 96,7 Mio. km einen neuen Rekord.

■ **Region Nordwestschweiz: Basel–Olten.** Mit dem höchsten Zuwachs seit 1995 kann die Linie Basel–Olten aufwarten: Plus 34 Prozent. Seit 2001 fahren die Züge im Halbstundentakt. Die Linie durch das Ergolzthal bildet zusammen mit jener ins Laufental eine von inzwischen drei Durchmesserlinien der Basler S-Bahn. Auch das «Läufelfingerli» (Olten–Sissach) hat Terrain gut gemacht: Dank einem neuen Konzept und dem Stundentakt konnte es im Vergleich zu 1996 um 25 Prozent zulegen. Dabei war es vor wenigen Jahren noch Kandidat für die definitive Umstellung auf Busbetrieb.

■ **Region Solothurn/Aargau: Zurzach–Wettlingen.** Der kontinuierliche Ausbau in Richtung des Halbstundentakts hat dieser Verbindung zwischen dem Rhein und der Limmat ein schönes Wachstum von 39 Prozent beschert. Die Linie hat noch Potenzial: Am Nachmittag bestehen weiterhin Taktlücken, die voraussichtlich bis Ende 2004 geschlossen werden.

■ **S-Bahn Zürich: Baden–Zürich.** Die Hauptlinien der S-Bahn Zürich weisen mit Abstand die höchsten Passagierströme aller



Die grössten Passagierströme: S-Bahn Zürich.

Regionalverkehrsstrecken der SBB aus. Zum Teil verkehren die Züge schon im Viertelstundentakt. Seit der Eröffnung im Jahr 1990 hat die Zahl der Passagiere um rund 50 Prozent zugenommen. Gründe sind die Dynamik des Grossraums Zürich und der Ausbau der S-Bahn in bisher zwei Schritten. In den nächsten Jahren wird eine dritte Etappe folgen. Punkto Verkehrswachstum gibt es Linien und Korridore, die herausstechen. Mit 57 Prozent hat die Strecke Zürich–Baden durch das Furttal seit 1995 am meisten zugelegt. Sie profitiert von der Ausdehnung des Halbstundentakts bis Regensdorf. Diese Linie verzeichnet auch das höchste Wachstum gegenüber der Zeit vor der S-Bahn: plus 176 Prozent. Seit 1998 war der Korridor Zürich–Meilen–Rapperswil sehr erfolgreich. Die Passagierzahl stieg hier um 29 Prozent.

■ **Region Ostschweiz: St.Gallen–Sargans.** Die Rheintallinie St.Gallen–Sargans konnte in den letzten Jahren einen Zuwachs von rund 25 Prozent verbuchen. Auf ihr verkehren seit 2000 zwei Linien der St.Galler S-Bahn nach einem verdichteten Fahrplan. Die neue Haltestelle Rorschach Stadt hat zusätzliche Reisende für die Bahn eingenommen.

«Privatbahnen» mit schnellem Wachstum

Da keine einheitliche Datenbasis existiert, beschränkt sich der Via-Vergleich auf die Strecken der SBB, die 60 Prozent der rund 5000 Schienenkilometer in der Schweiz befahren. Mit teilweise hohen Zuwachsraten



Bis ins Zentrum von Lausanne verlängert: LEB.

können aber auch die «Privatbahnen» aufwarten, die die restlichen 2000 Kilometer betreiben. Einige Beispiele:

■ Im Jahr 2000 wurde die Lausanne–Echalens–Bercher-Bahn (LEB) unterirdisch um 800 Meter verlängert, bis zur Station «Flon» im Zentrum von Lausanne. Hier entstand eine neue Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit schnellen Verbindungen zum nahen SBB-Bahnhof und zur Eidg. Technischen Hochschule EPFL (s. unten). Seither hat die Passagierzahl der LEB um gut 17 Prozent zugenommen.

■ Seit ihrer Einführung im Jahr 1991 sind auch die Passagierzahlen der Lausanner «Métro-Ouest» um 33 Prozent gestiegen. Die TSOL verbindet das Stadtzentrum ab der Station «Flon» mit der EPFL und Renens. 1995 hat die Tramlinie in Spitzenstunden den 5-Minuten-Takt eingeführt.

■ In den beiden ersten Jahren seit der Übernahme der Seelinie (Schaffhausen–Kreuzlingen–Romanshorn) im Mai 1997 konnte die Mittelthurgaubahn MThB die Passagierzahlen um rund 18 Prozent auf 2,8 Mio. Fahrgäste steigern. Die Linie wurde modernisiert. Neue Fahrzeuge, neue Haltestellen und ein dichter Fahrplan mit Halbstundentakt auf einzelnen Abschnitten erhöhen die Attraktivität.

Text: Peter Krebs

Fotos: Georg Anderhub,

Alain D. Boillat, LEB

DIE QUELLEN

Als Vergleichsbasis dienen die Personenkilometer: das Total der von allen Passagieren zurückgelegten Kilometer in den Vergleichsjahren 1995 und 2001. Dabei wurden jeweils die Werte nach dem Fahrplanwechsel (Ende Mai/Anfang Juni) erfasst und auf ein durchschnittliches Tagesmittel umgerechnet. Als Fernverkehrszüge gelten Intercity-RegioExpress- und Schnellzüge. Zum Regionalverkehr gehören die Regionalzüge und die S-Bahnen. Drei verschiedene Quellen, die unter einander abgeglichen werden, liefern die Zahlen für das Verkehrsaufkommen auf den SBB-Linien:

- Auf bestimmten Abschnitten zählt das Zugpersonal die Belegung in allen Zügen: Im Fernverkehr täglich, im Regionalverkehr an mindestens 50 Tagen. Bei der S-Bahn Zürich (Doppelstock-Strecken) werden die Passagiere permanent automatisch gezählt.
- Mindestens fünfmal pro Jahr wird die «Micronic»-Zählung durchgeführt. Die Passagiere zeigen dabei den Fahrausweis und geben Anfang- wie Endpunkt der Reise an. So lässt sich der Anteil der Fahrgäste mit Abonnementen (GA, Halbtax, Streckenabo) ermitteln.
- Der Verkauf von Billetten erlaubt ebenfalls Rückschlüsse auf die Frequenzen auf den einzelnen Strecken.

DIE STRECKEN

Die ausgewählten Strecken entsprechen den sogenannten Fahrplanfeldern, also den im Fahrplan aufgeführten Linienabschnitten. Dabei ist berücksichtigt, dass ein Teil der Passagiere nicht über die ganze Distanz mitreist und dass einzelne Züge nur einen Teil der Strecke befahren. In einigen Fällen resultieren Zuordnungsprobleme. Ein Spezialfall ist zum Beispiel die Linie Bern–Zürich, die in zwei Fahrplanfelder unterteilt ist (mit Trennpunkt in Olten). Die durchgehenden Intercity-Züge Bern–Zürich sind hier dem östlichen Fahrplanfeld (650) zugerechnet, das so gewissermassen für die ganze Strecke steht. Da die Linien zum Teil sehr unterschiedliche Länge aufweisen, ist die Rangliste mit Vorsicht zu geniessen (längere Strecken sind im Vorteil). Aussagekräftiger sind die Veränderungen.