SBB CFF FFS

Mehr Smartness in der Verkehrsgestaltung.

Roger Krähenbühl und Mélanie Berthold, Bern, 21.03.2019

Agenda.

1. Vorstellung des Programms «Radical 30»
   - Ziele
   - Lösungsansätze:
     - Nachfrage beeinflussen (Dimensionierung des Systems)
     - Intermodales Angebot (Bus anstelle von Zügen)
     - « MyChoice » (Flugindustrie als Modell)
2. Warum will man die Nachfrage beeinflussen und wie?
   - Kontext
   - Lösungsansätze
   - Konkrete Beispiele

Radical 30.

2 ambitionierte Ziele:

1. Auslastung von 50% im Fernvekehr
2. Reduktion des Preises pro Personen-Kilometer von 30% (gesamtes System)

Bessere Verteilung der Nachfrage für eine sinnvollere Dimensionierung

Andere Transportmittel, wann sinnvoller als die Schiene

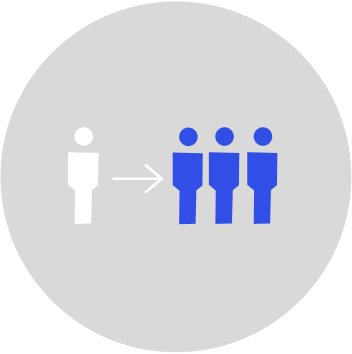
Einführung von Sitzplatz-reservationen mit flexiblen Preisen

Wir haben 3 radikale Themen identifiziert.

Können On-Demand-Busse die Kundenbedürfnisse besser befriedigen als die Bahn?

Funktionen von DRT* Services im Kontext öV.

Optimierung erste/letzte Meile → **Stärkung der intermodalen Reisekette.**



öV stärken

First/Last Mile optimieren & Neukunden gewinnen (**mehr Pkm**).

Bahn (oder Bus) substituieren

Besseres Angebot für bestehende Kunden dort, wo es Sinn macht (d.h. Angebot schwach oder schlecht ausgelastet) mit dem Ziel, Kosten zu sparen (**weniger Akm**).

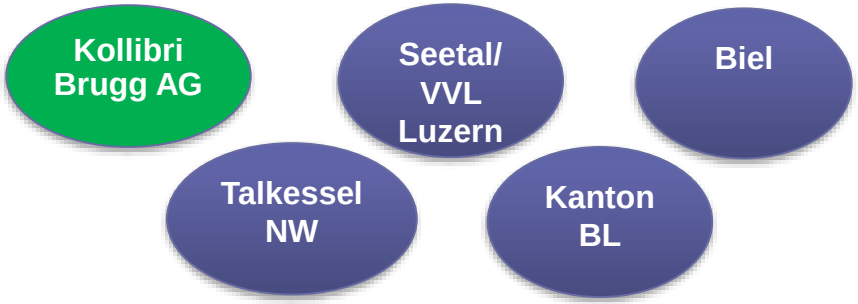
1st/last Mile auf Strasse erschliessen

Produkte/Services entwickeln und lean testen, Kooperationen, Know-how Aufbau, lukrative Segmente der Wertschöpfungskette sichern

*DRT=Demand Response Transport

Intermodaler Markttest mit/ohne Substitution Angebotskilometer (Akm).

Mit der Bildung von «Koalitionen von Motivierten» entwickeln wir die Intermodalität weiter. Wirklich radikal wäre ein Test mit Substitution von heutigen Angebotskilometern (Akm).



Mit dem aktuell im Aufbau befindlichen intermodalen Angebotstest können wir die Stärkung erste/letzte Meile testen → mehr Pkm. Wir können aber nicht **die Substitution von bestehenden Akm** testen.

- → <u>Wunsch</u>:
- → Ein Testfeld, **in welchem bestehende Akm mit einem neuen intermodalen Angebot ersetzt** werden könnte.

Projekt Kollibri mit Postauto AG (Lead) zusammen mit AMAG & SBB On-Demand @ SBB: Beitrag SBB.

- Unterstützung Marketingaktionen auf SBB Kanälen (via APG)
- Hinweis auf das Projekt am Bahnhof Brugg (Flyer am Schalter, Info-Plachen & Stele waren geplant)

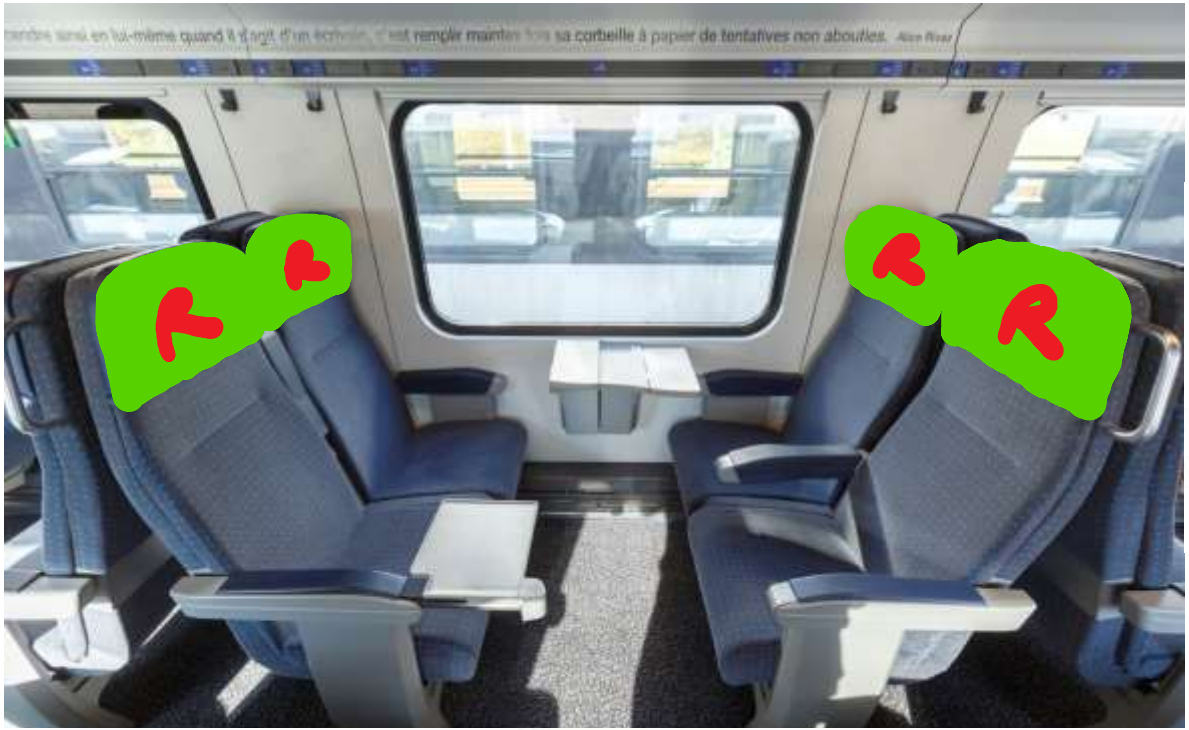
- Übernahme der Leitstellenfunktion für Kollibri
- Überwachung des Betriebs 6-24/2 Uhr, Eingreifen bei grösseren Verspätungen oder Betriebsstörungen (Stau, Unfall etc.)

(in Planung)

- Hinweis auf Kollibri bei Anschlussbrüchen im Nahverkehr (Kanal & Umsetzung zu prüfen)

Mit «MyChoice» ermöglichen wir unseren Kunden, einen Wunsch-Sitzplatz zu buchen.

Auf der Linie IC 5 wird ein «Buchungssystem nach Vorbild Flugbranche» getestet..



Die gekennzeichneten Wagen sind explizit reserviert für Kunden, welche dieses neue Angebot buchen.

- Das Personal kann ad-hoc Plätze vergeben. Diese müssen aber im System eingetragen werden (um buchbares Kontingent ständig à jour zu halten für spontane Reservierungen)
- Kunden können selber auch noch nach Zugsabfahrt Plätze buchen (kein Fahrausweisverkauf mehr)

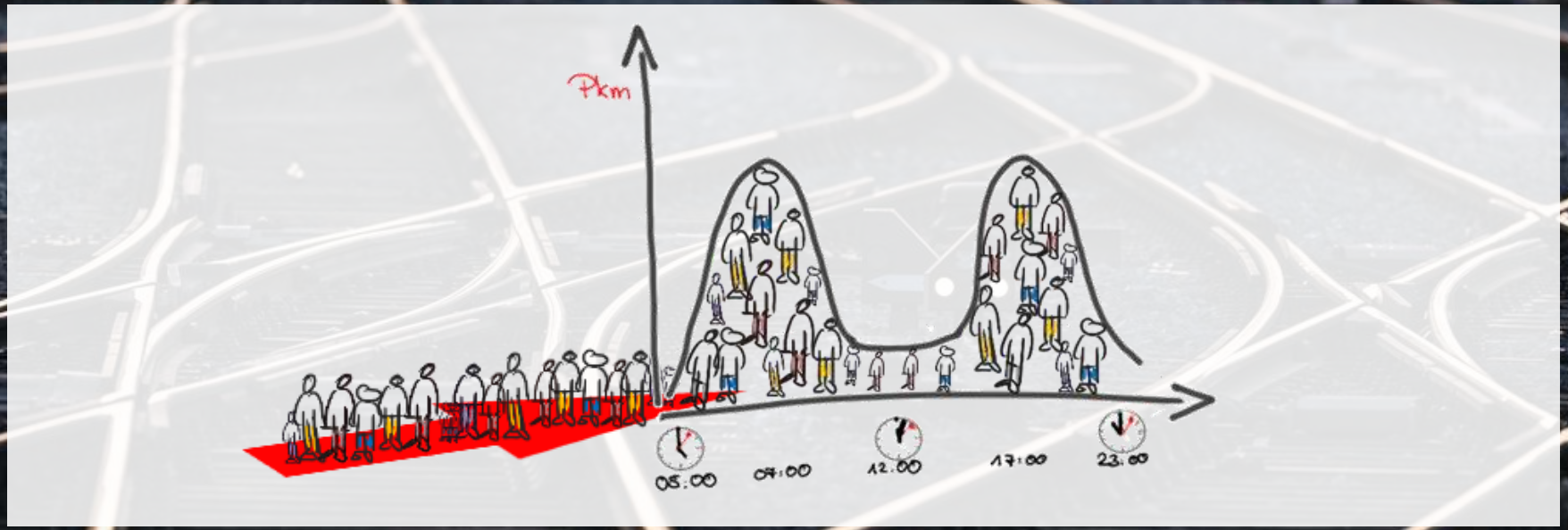
Influencer la demande.

Depuis plus de 100 ans, les CFF travaillent pour améliorer l’offre. Aujourd’hui, nous souhaitons ajouter une nouvelle direction en tentant d’influencer la demande.

Pour ce faire, nous devons diminuer certaines barrières dans le système comme: les règles de travail traditionnelles, les habitudes, la pression sociale, …

Contexte.

Dans certaines régions, nous pouvons régulièrement observer ce type de situations.



Dans les heures de pointe, l‘infrastructure atteint sa limite et nous savons que la demande va continuer à augmenter.

70% des sièges dans nos trains restent libres chaque jour!

Image: Mark Brandl

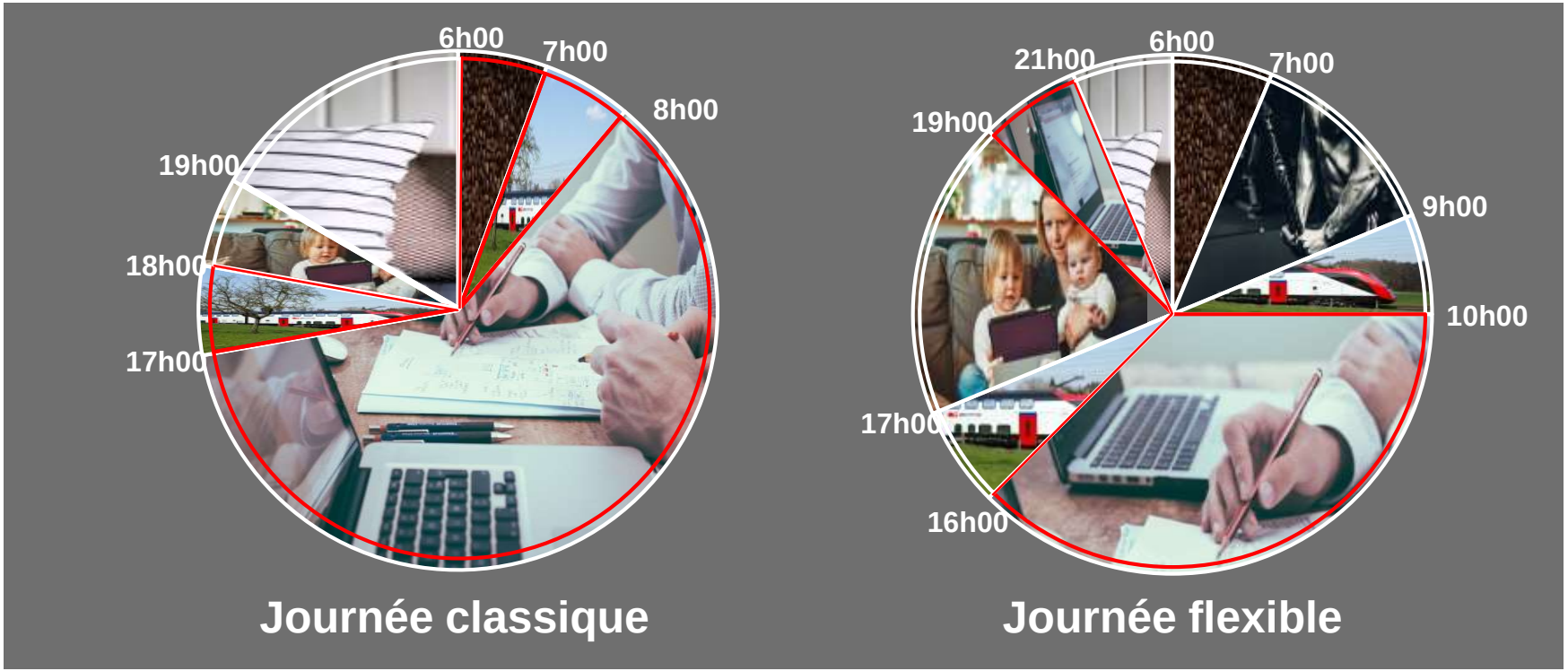
Notre approche.

Nous avons besoin d‘un travail en commun entre les entreprises de transport, les cantons, les hautes écoles, les entreprises privées et les pendulaires.

En permettant des horaires de travail flexibles, la qualité de vie de toute la population peut être améliorée.

Exemples concrets.

Un cadre avec des horaires flexibles peut réserver du temps de qualité pour sa famille et le sport.



Périodes particulièrement stressantes

Quels sont les mesures déjà mises en place?

La Haute Ecole du Nord Ouest de la Suisse (FHNW) a adapté ses horaires pour permettre des trajets en heures creuses. Pendant celles-ci nous avons ajouté un arrêt à proximité de l'Ecole sur la ligne Lucerne – Bâle.

Le Service du développement territorial du Canton de Vaud est organisé* depuis fin 2018 avec un modèle de travail flexible (horaires et lieux).

*sans intervention des CFF

work smart.

184* entreprises suisses ont déjà signé la charte Work Smart pour montrer leur engagement vers un environnement de travail flexible.

*Statistique du 13.03.2019

Pour diminuer la pression sociale, le supérieur hiérarchique doit endosser son rôle de modèle.

Kontakte.

Roger Krähenbühl

roger.kraehenbuehl@sbb.ch

079 252 00 56

https://www.xing.com/profile/Roger_Kraehenbuehl3/cv

Mélanie Berthold

melanie.berthold@sbb.ch

079 746 36 63

https://www.linkedin.com/in/mbertholdxv/

SBB CFF FFS

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.
Merci pour votre attention.