

2020/21

# Fakten & Argumente

## Zum öffentlichen Verkehr der Schweiz

**VÖV UTP**

Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

# Inhalt

Editorial	3
<b><u>Das Erfolgsmodell öV</u></b>	<b>4</b>
Der öV wird immer beliebter	6
Kundinnen und Kunden profitieren vom stetigen Angebotsausbau im öV	8
Dort ausbauen, wo der Nutzen für Kundinnen und Kunden am grössten ist	10
Jede(r) Zweite besitzt ein öV-Abo	12
Das Schweizer Bahnnetz wird so intensiv genutzt wie kein zweites in Europa	14
Zwei von drei Gütertonnen durchqueren die Schweizer Alpen auf der Schiene	16
<b><u>Die gesellschaftliche Bedeutung des öV</u></b>	<b>18</b>
Der öV verbindet die Schweiz	20
Flächendeckendes Angebot dank regionalem Personenverkehr	20
Dank Nationalem Direktem Verkehr: Eine Reise – ein Ticket	22
Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG):	
Ein öV für alle Menschen	24
Mit dem öV pünktlich und sicher ans Ziel	26
Der öV schont Umwelt und Klima	28
Die öffentlichen Verkehrsmittel gehören zu den umweltfreundlichsten	28
Energiesparend unterwegs	30
Der öV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung	32
Der öV bringt über eine Million Arbeitskräfte zur Arbeit	32
Der öV versorgt die Schweiz mit Gütern	34
Der öV ist für den Tourismus von Bedeutung	36
<b><u>Die Finanzierung des öV</u></b>	<b>38</b>
Gut genutzte Steuergelder	40
Gesicherte Infrastrukturfinanzierung dank Bahninfrastrukturfonds	42
Bund und Kantone ermöglichen die regionale öV-Erschliessung	44
<b><u>Die Herausforderungen im öV</u></b>	<b>46</b>
Das Coronavirus hat den öV ausgebremst	48
Die Verschiebung des Modalsplits im Personenverkehr	50
Die Verschiebung des Modalsplits im Güterverkehr	52
Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern im Personenverkehr	54
Effiziente und nachhaltige Nutzung von Raum und Verkehr	56
Elektromobilität im Strassen-öV	58



# Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Steigen Sie ein. Wir nehmen Sie mit auf eine Reise durch das erfolgreiche Schweizer öV-System.

Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV) bringen Sie nicht nur zur Arbeit und zur Schule, sondern auch in die entlegensten Täler und Regionen der Schweiz. Der Schweizer öV gehört zum Service public – er verbindet die Schweiz und garantiert gleichzeitig die Grundversorgung unseres Landes. Mit einem einzigen Ticket können Sie Ihre Zieldestination mit Bahn, Bus, Tram, Schiff oder Seilbahn erreichen – und dies sicher, verlässlich und pünktlich.

Gleichzeitig ist die öV-Welt im Wandel und wird in den nächsten Jahren mit diversen Herausforderungen konfrontiert. So beschäftigt der Klimawandel nicht nur die Bevölkerung. Auch die öV-Branche sieht sich gefordert, einen wertvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten. Mit seiner positiven Umweltbilanz hat der öV eine starke Hebelwirkung wenn es darum geht, die Klimaziele des Bundes zu erreichen. Dafür unabdingbar sind die Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr (Modalsplit), eine effiziente und nachhaltige Nutzung von Raum und Verkehr, sowie die Förderung alternativer Antriebstechnologien im Strassen-öV. Nur so sind die öffentlichen Verkehrsmittel Teil der Lösung.

Der faszinierenden Welt des öV gilt es Sorge zu tragen. Aus diesem Grund setzt sich der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) weiterhin für einen attraktiven, kunden- und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr ein. Entdecken Sie das Einmaleins dieses einzigartigen Systems: In dieser Publikation finden Sie die wichtigsten Kennzahlen und Zusammenhänge zum öV Schweiz.

Ueli Stückelberger, Direktor VöV



# Das Erfolgsmodell öV



# Der öV wird immer beliebter

Die Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr in der Schweiz ist beeindruckend.

Praktisch alle Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs weisen gegenüber dem Jahr 2000 eine höhere Verkehrsleistung aus. Gemessen wird dies an den von Personen im öV zurückgelegten Distanzen, den sogenannten Personenkilometern.

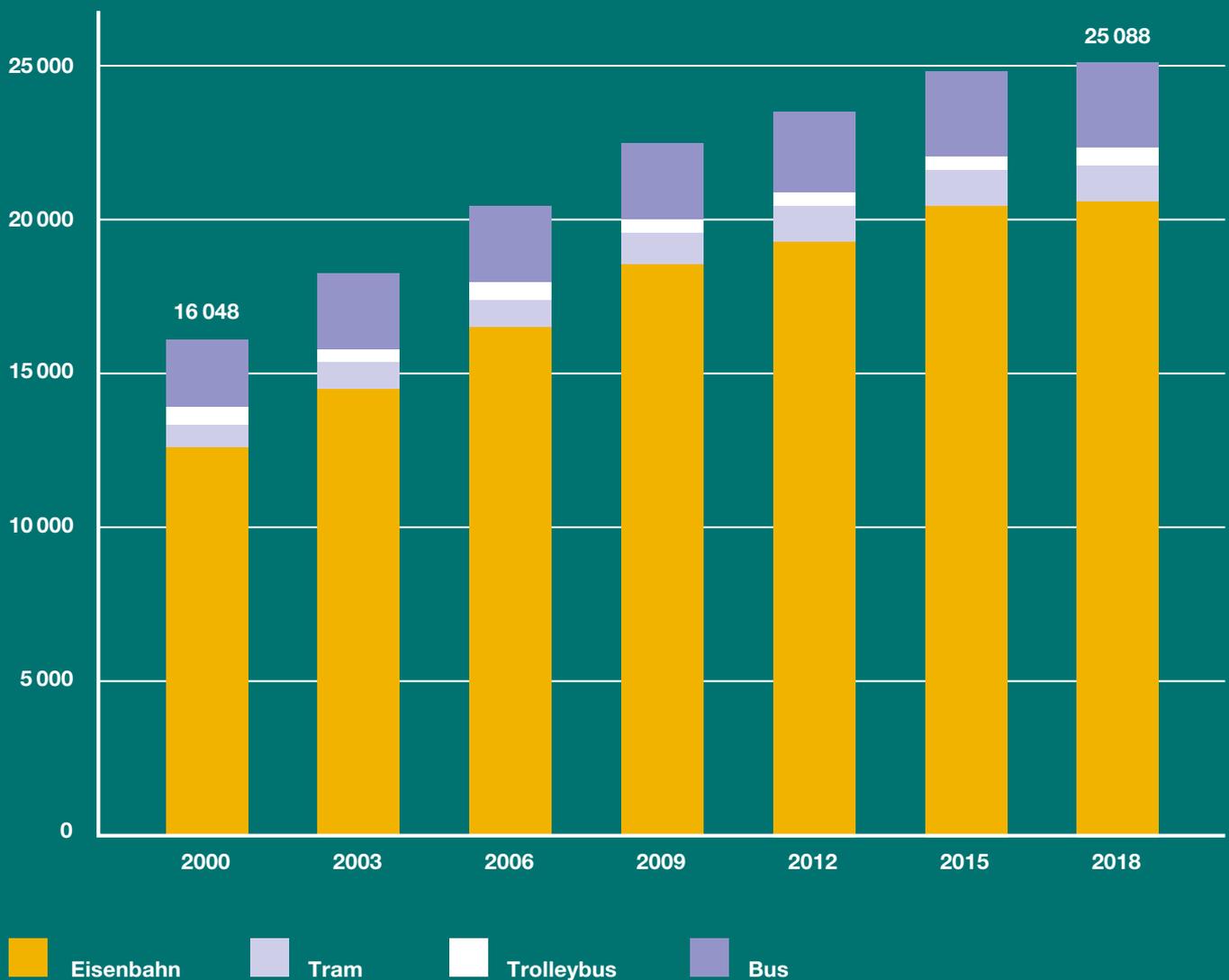
Insbesondere im Eisenbahnverkehr ist eine enorme Zunahme der Personenkilometer zu verzeichnen: Sie haben sich fast verdoppelt. Zu erklären ist dies unter anderem durch die grösseren Distanzen, die Passagiere mit der Eisenbahn zurücklegen.

Kundinnen und Kunden nutzen den öV nicht nur für immer längere Distanzen, sondern auch immer häufiger. Dies zeigt das kontinuierliche Wachstum der Anzahl Personenfahrten. Von 2000 bis 2018 wurden im Schweizer öV-Netz über 50 Prozent mehr Personenfahrten registriert.

Auch im öffentlichen Strassenverkehr wurden mehr Personenfahrten gezählt. Da Busse und Trams meist für kurze Wege genutzt werden und das Verkehrsmittel oft gewechselt wird, dominieren sie: Für fast drei Viertel der Fahrten im öV steigen die Passagiere in ein Verkehrsmittel des öffentlichen Strassenverkehrs.

Im europäischen Vergleich belegt die Schweiz einen Spitzenplatz im Bahnfahren. In keinem anderen Land werden pro Jahr und Einwohner so viele Kilometer auf der Schiene zurückgelegt. Diese Zahlen beweisen, dass der öV in der Schweiz äusserst attraktiv ist.

# Entwicklung der Nachfrage im Schweizer öV in Mio. Personenkilometer



## Nachfrage im europäischen Bahnverkehr

In Kilometer pro Einwohner und Jahr, 2018

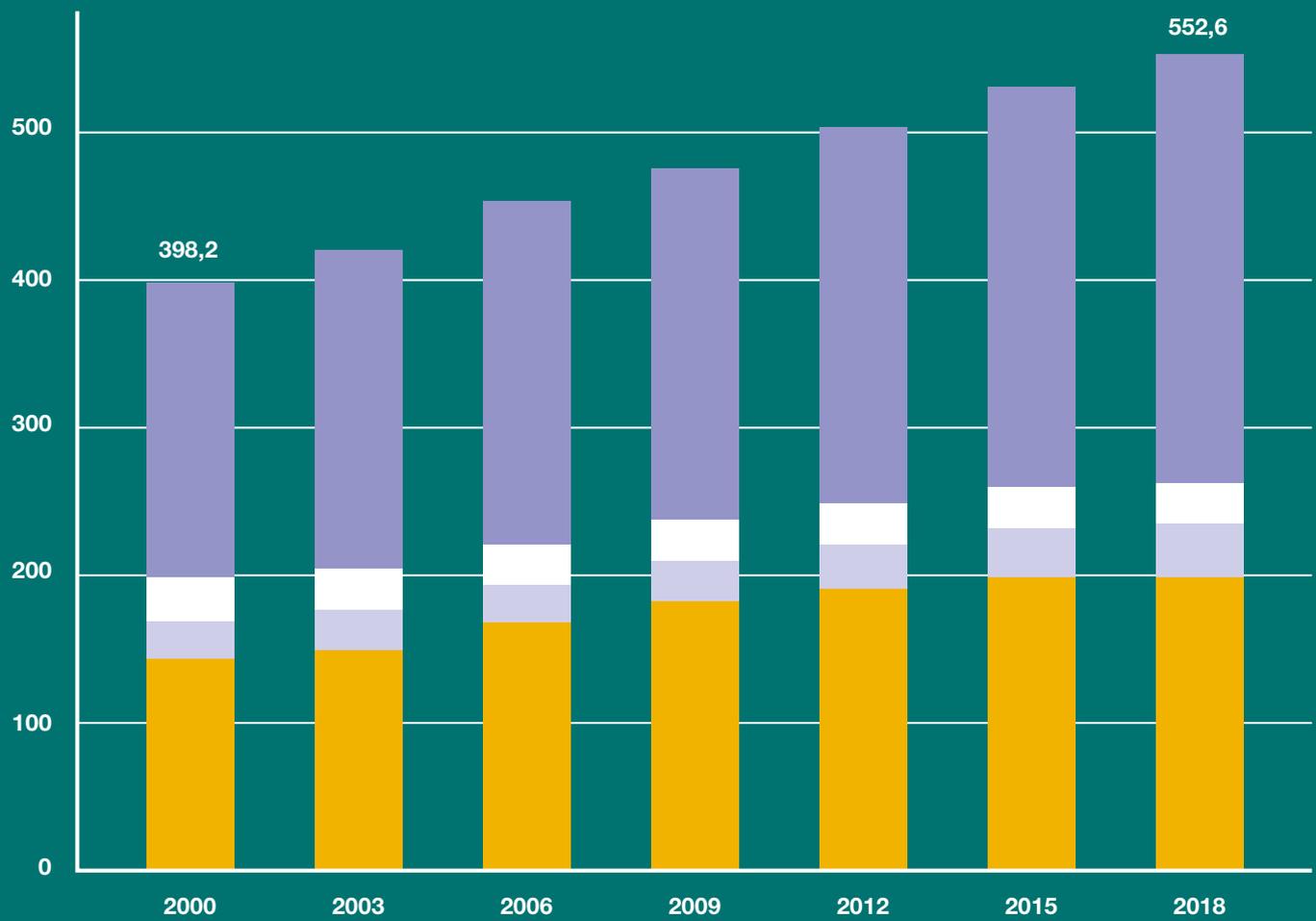


# Kundinnen und Kunden profitieren vom stetigen Angebotsausbau im öV

Um die steigende Nachfrage bewältigen zu können, bauen die Transportunternehmen das Angebot laufend aus. Die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs sind häufiger (Taktverdichtungen), rascher (Geschwindigkeitssteigerungen), direkter (umsteigefrei) und länger (Nachtangebote) unterwegs. Zudem werden Züge, Busse und Trams stetig an neue Kundenbedürfnisse (Niederflureinstiege, Kundeninformationssysteme, Steckdosen etc.) angepasst.

Der Angebotsausbau wird durch das Wachstum der Zug- und Kurskilometer verdeutlicht. Bahnen, Trams und Busse legten 2018 fast 40 Prozent mehr Kilometer zurück als im Jahr 2000. Das grösste Angebotswachstum gab es bei den Verkehrsträgern Bus (+46 Prozent) und Eisenbahn (+41 Prozent). Aber auch das Tramangebot hat seit 2000 um fast 30 Prozent zugenommen. Eine leichte Abnahme des Angebots gab es lediglich bei den Trolleybussen (-6 Prozent).

# Entwicklung des Angebots im Schweizer öV in Mio. Zugs- und Kurskilometer



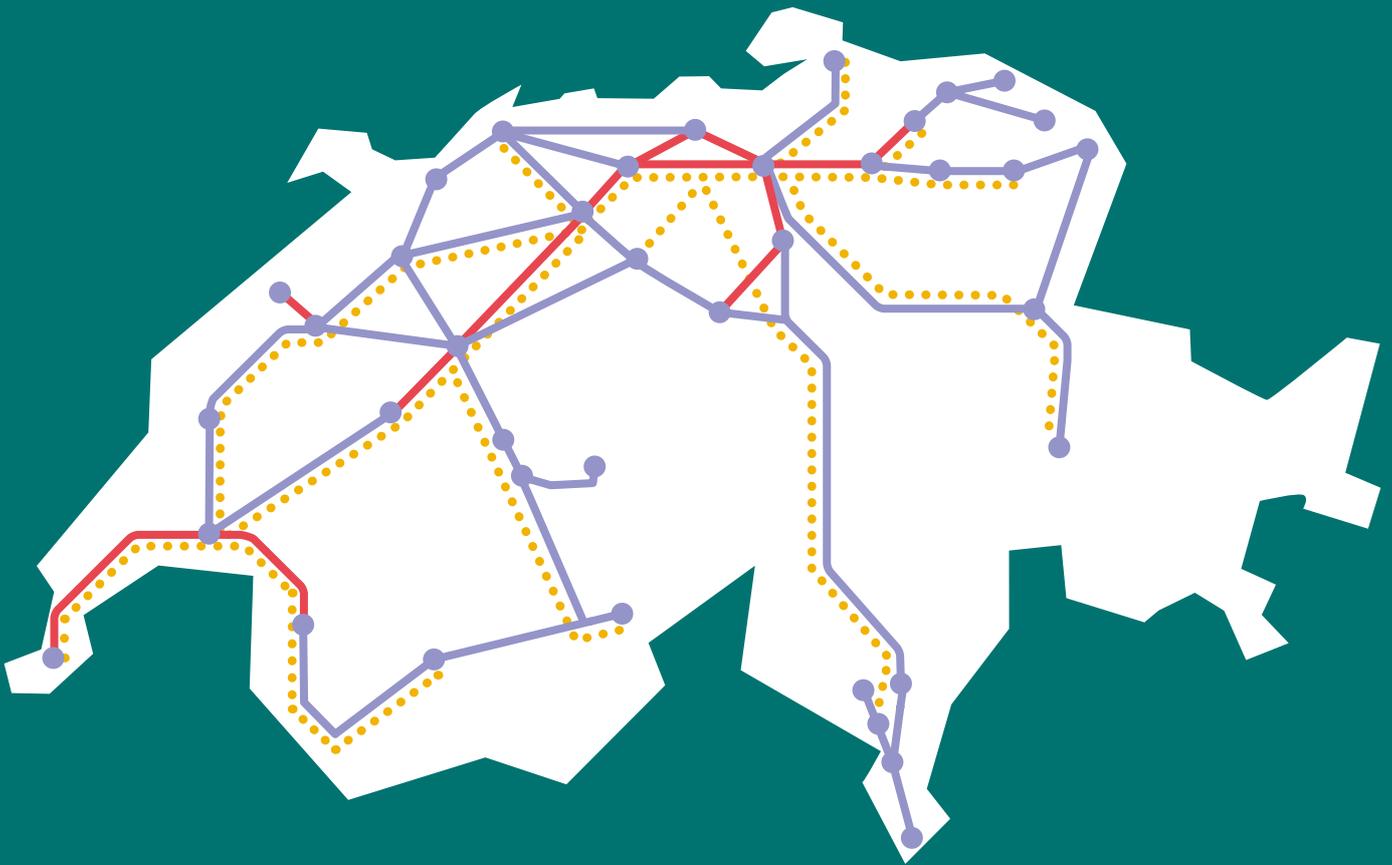
 Eisenbahn  Tram  Trolleybus  Bus

# Dort ausbauen, wo der Nutzen für Kundinnen und Kunden am grössten ist

Um die Jahrtausendwende erlebten die Kundinnen und Kunden einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr. Mit dem Schweizer Eisenbahnprojekt «Bahn 2000» wurde zwischen den wichtigsten Bahnhöfen des Landes ein Knotensystem realisiert. Die Züge treffen unmittelbar vor oder nach der ganzen oder halben Stunde in den Bahnhöfen ein und verlassen diese wieder. Die Realisation der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) hat mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels eine weitere Hürde genommen und den Nord-Süd-Verkehr stark optimiert. Zudem wurde in grossen Zentren die Erreichbarkeit dank dem Ausbau der S-Bahnnetze (z. B. in Zürich und Genf) und des städtischen öV um ein Vielfaches verbessert.

Trotz des konsequenten Ausbaus sind zahlreiche Strecken sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Engpässe gibt es auf der Schiene und bei Bahnhöfen. Gemäss Verkehrsprognosen des Bundes nimmt die Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr bis 2040 um weitere 51 Prozent zu. Aus diesem Grund wird anhand des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die Bahninfrastruktur bis 2035 in Etappen erweitert. Dazu hat das Parlament im Juni 2019 Investitionen von fast 13 Milliarden Franken bewilligt. Hauptziel ist es, mehr Kapazität zu schaffen. Künftig werden die Züge auf nahezu allen Fernverkehrslinien im Halbstundentakt, und auf den wichtigsten Strecken im Viertelstundentakt verkehren. Auch die Konkurrenzfähigkeit des Güterverkehrs soll erhöht werden.

# Ausbauschnitt 2035: Angebotskonzept 2019



— Personenverkehr  
1/2-h-Takt

— Personenverkehr  
1/4-h-Takt

••• Güterverkehr

# Jede(r) Zweite besitzt ein öV-Abo

Besitzen Sie ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs? Dann tragen Sie zu einem Spitzenplatz der Schweiz bei: Kein anderes Land hat eine höhere Marktdurchdringung mit Abonnements für den öV. Heute besitzt jeder zweite Schweizer oder jede zweite Schweizerin ein öV-Abonnement. 2019 wurden fast drei Millionen Halbtaxabonnemente, eine halbe Million Generalabos sowie über eine Million Verbundabos abgesetzt.

Die Entwicklung von General- und Halbtaxabo in den letzten Jahrzehnten erklärt diesen Erfolg: Das Halbtaxabo, eingeführt 1891, fristete lange ein Schattendasein. Der Durchbruch kam 1987, als es vom Parlament zum Schutz der Umwelt von 360 auf 100 Franken massiv verbilligt wurde. Der Abo-Umlauf steigerte sich innert kurzer Zeit auf über zwei Millionen. Auch das 1898 lancierte Generalabo hat in den letzten Jahrzehnten enorm an Bedeutung gewonnen. Heute sind bereits eine halbe Million GA im Umlauf. Die beiden Abonnemente sind das Herzstück des öV Schweiz und werden seit einigen Jahren auf dem SwissPass ausgegeben.

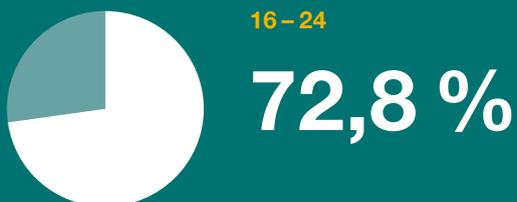
Interessant sind die grossen demografischen Unterschiede bei den Abo-Besitzerinnen und -Besitzern. Der öV-Anteil liegt bei den Frauen mit gut 61 Prozent höher als bei den Männern (52 Prozent). Rund drei Viertel der 16 bis 24-Jährigen besitzen ein öV-Abo. Der hohe Wert lässt sich einerseits durch den fehlenden Führerausweis, andererseits durch attraktive Jugendangebote erklären. Bei über 25-Jährigen liegt der Anteil der öV-Abos auf dem Schweizer Durchschnitt von über 50 Prozent. Markante Differenzen gibt es auch zwischen den Sprachregionen: Während zwei von drei Deutschschweizerinnen und Deutschschweizer ein öV-Abo besitzen, trifft dies in der Westschweiz nur auf knapp die Hälfte und im Tessin auf ein Drittel der dort lebenden Personen zu.

## Entwicklung der Anzahl öV-Abonnemente in der Schweiz

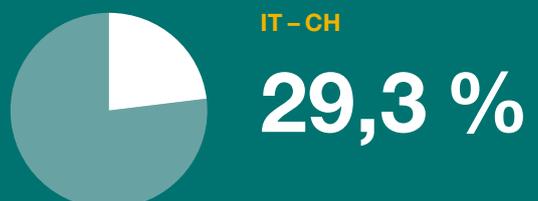
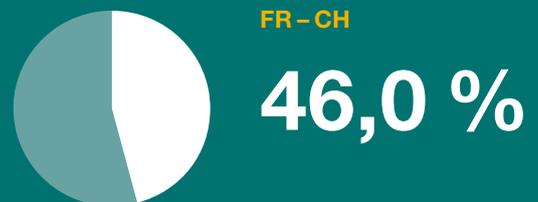


## Personen im Besitz von öV-Abonnementen Anteil an Schweizer Bevölkerung, 2015

### Alter



### Sprachregion



# Das Schweizer Bahnnetz wird so intensiv genutzt wie kein zweites in Europa

Pro Strecke und Tag fahren auf dem SBB-Netz durchschnittlich 130 Personenzüge. Bei einer Betriebsdauer von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts heisst das: Alle neun Minuten ein Personenzug. Auf den vordersten Plätzen liegt die Schweiz auch bei den Güterzügen.

Nicht nur im Normalspurnetz verkehren die Züge mit intensiver Nutzung. So gehört der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), der auf seinen vier Bahnlinien jährlich über 26 Millionen Fahrgäste befördert, zu den am meisten frequentierten Privatbahnen der Schweiz. Pro Tag fahren über 500 Züge in den RBS-Bahnhof Bern ein oder aus – in Hauptverkehrszeiten sogar alle 90 Sekunden.

Werden Personen- und Güterzüge zusammengezählt, weist die Schweiz auf dem SBB-Netz europaweit die höchste Zugsdichte auf: 154 Züge täglich pro Strecke gegenüber 89 in Deutschland und 59 in Italien. Nummer 1 ist die Schweiz auch in Bezug auf die Streckennetzdichte: In keinem Land in Europa lassen sich mehr Eisenbahnstrecken pro Quadratkilometer finden.

Die hohe Zugsdichte bringt grosse Herausforderungen mit sich. Die Trassenplanung ist sehr komplex und kann im stark ausgelasteten Netz zu Konflikten führen. Eine weitere Herausforderung ist der Infrastrukturunterhalt: Weil das Angebot für den Personenverkehr zeitlich ausgedehnt wird und der Güterverkehr ebenfalls vielfach in der Nacht verkehrt, gibt es kaum mehr zeitliche Lücken für Unterhalt und Erneuerung. Die SBB unterhält ihr Netz primär unter laufendem Betrieb, sozusagen unter dem rollenden Rad. Dafür weichen sie auf Randstunden aus, was wiederum die Bauzeit einschränkt. Dazu kommt, dass auf dem dicht befahrensten Schienennetz Europas die Gleise häufiger ausgewechselt werden.

# Zugdichte in Europa

Durchschnittliche Anzahl Züge pro Strecke und Tag auf der Eisenbahninfrastruktur, 2018

## Schweiz



## Deutschland



## Österreich



## Italien



## Frankreich



Personenzüge    Güterzüge

# Zwei von drei Gütertonnen durchqueren die Schweizer Alpen auf der Schiene

70 Prozent der Güter wurden im Jahr 2018 auf der Schiene durch die Alpen transportiert. Abgewickelt wird der Verkehr über die Gotthard- und die Lötschberg-Simplon-Achse.

Im Vergleich zu den Nachbarstaaten weist die Schweiz im alpenquerenden Güterverkehr einen sehr hohen Schienenanteil auf. In Österreich wird gut ein Viertel der alpenquerenden Güter auf der Schiene transportiert. In Frankreich liegt der Schienenanteil bei Gütern mit rund elf Prozent noch tiefer.

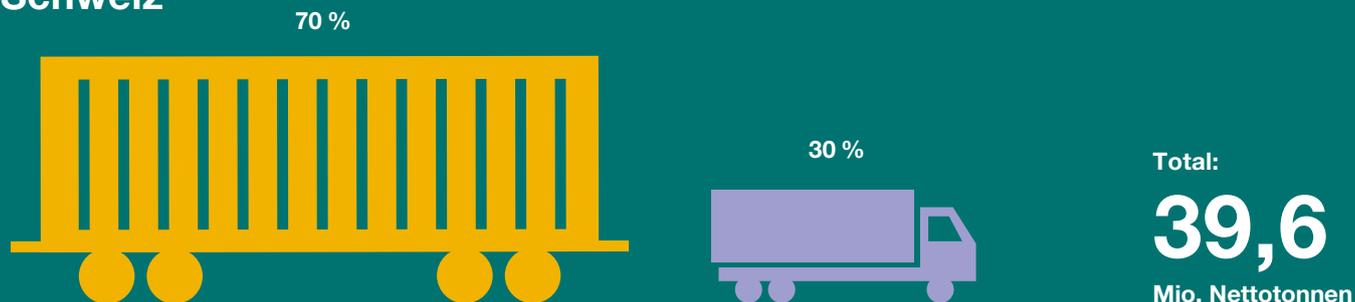
Das Schweizer Stimmvolk hat mit der Annahme des Alpenschutzartikels (Artikel 84 der Bundesverfassung) den klaren Willen geäußert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Erstmals seit 1994 durchquerten im Jahr 2016 weniger als eine Million Lastwagen die Alpen. 2018 sollten es nur noch 650 000 Fahrten sein. Dieses Verlagerungsziel wurde nicht erreicht, es wurden 941 000 alpenquerende Schwerverkehrsfahrten registriert.

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist ein erster Schritt zur Flachbahn durch die Alpen vollbracht. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2020 ist ein weiteres Puzzlestück für eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz fertiggestellt. Zusammen mit dem durchgängigen 4-Meter-Korridor (Lkw-Sattelaufleger von vier Metern Eckhöhe erfordern Erweiterungen von weiteren Tunnels und Bahnanlagen auf der Nord-Süd-Achse) können die Produktivitätseffekte in der Schweiz weiter gesteigert und die Verlagerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs begünstigt werden.

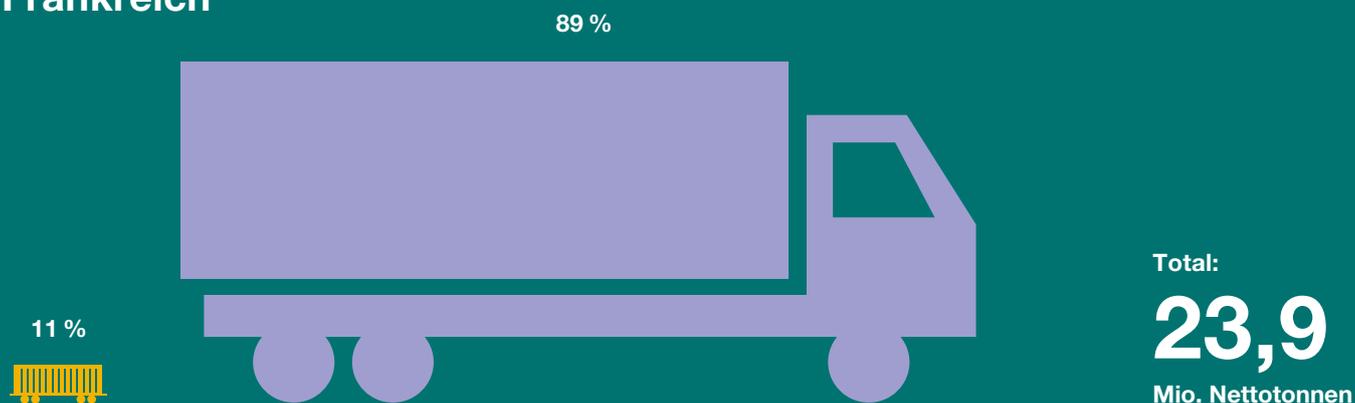
# Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr

Anteile des Schienen- und Strassenverkehrs in der Schweiz, Frankreich und Österreich, 2018

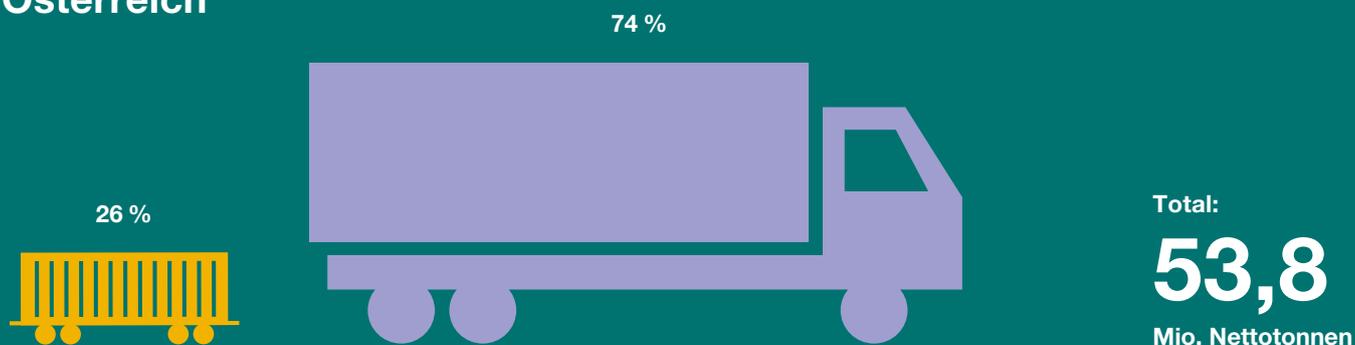
## Schweiz



## Frankreich



## Österreich



 Schiene  Strasse



A large yellow geometric shape, resembling a stylized arrow or a large 'L' rotated 45 degrees, occupies the upper left portion of the page. The shape has a blue and white striped border along its bottom-left edge. The text is written in white, sans-serif font, following the diagonal of the shape.

Die gesellschaftliche  
Bedeutung des öV

# Der öV verbindet die Schweiz

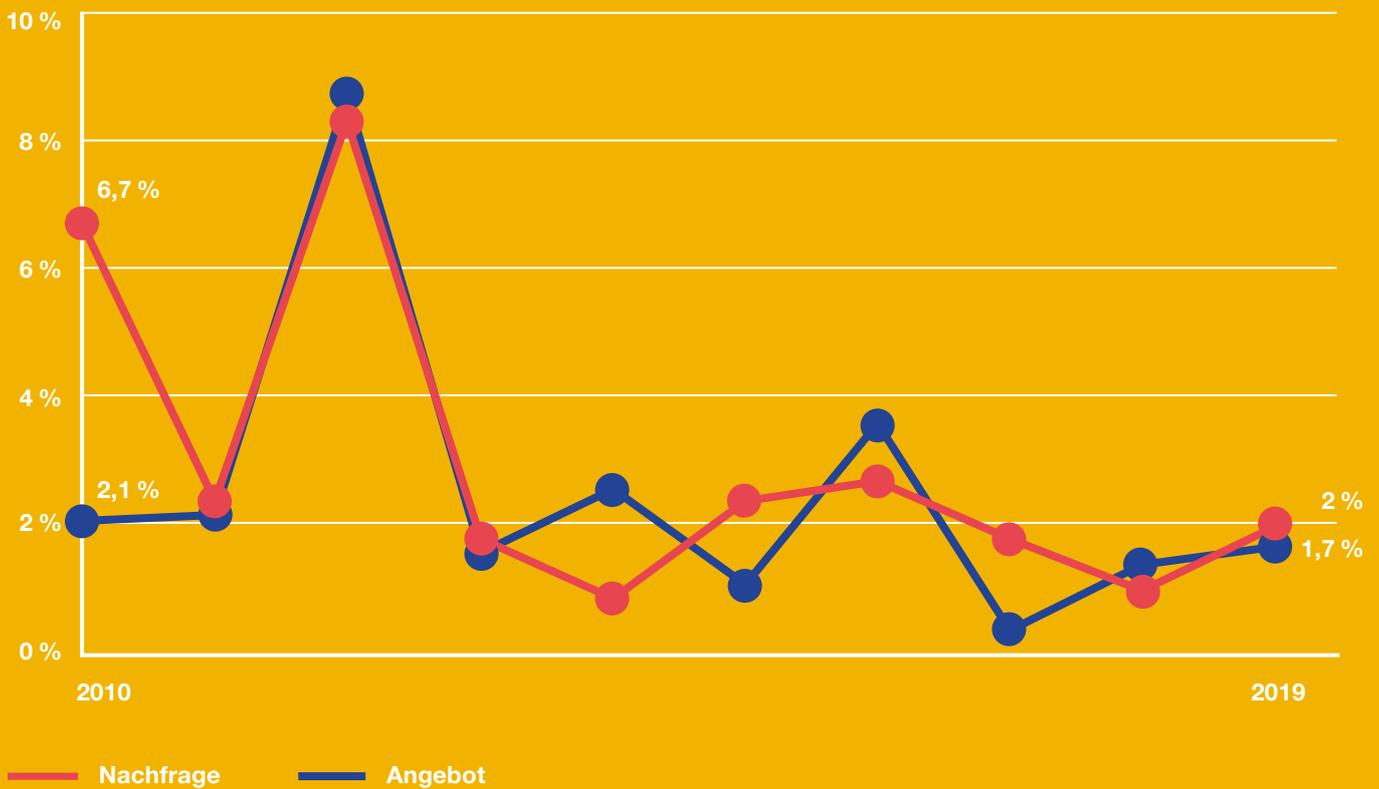
## Flächendeckendes Angebot dank regionalem Personenverkehr

Der regionale Personenverkehr ist ein tragender Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, indem er attraktive Verbindungen innerhalb von Regionen inklusive der Erschliessung von entlegenen Gebieten garantiert. Die über 1400 Linien zur Grunderschliessung werden von knapp 120 Transportunternehmen bedient, darunter Bahn-, Bus-, Tram-, Schiff- oder Seilbahnunternehmen.

Der regionale Personenverkehr ist gewachsen und hat sich in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. So wurde einerseits das Angebot im RPV von 2009 bis 2019 von 250 Millionen auf 320 Millionen Kurskilometer ausgebaut (+28 Prozent). Gleichzeitig wuchs im selben Zeitraum auch die Nachfrage um gut 34 Prozent – von 7,3 Milliarden zurückgelegten Personenkilometer auf 9,8 Milliarden zurückgelegte Personenkilometer. Die parallele Entwicklung verdeutlicht die Abhängigkeit zwischen Angebot und Nachfrage. Angebotsverbesserungen werden aufgrund einer hohen Nachfrage eingeführt. Ein besseres Angebot generiert wiederum mehr Nachfrage.

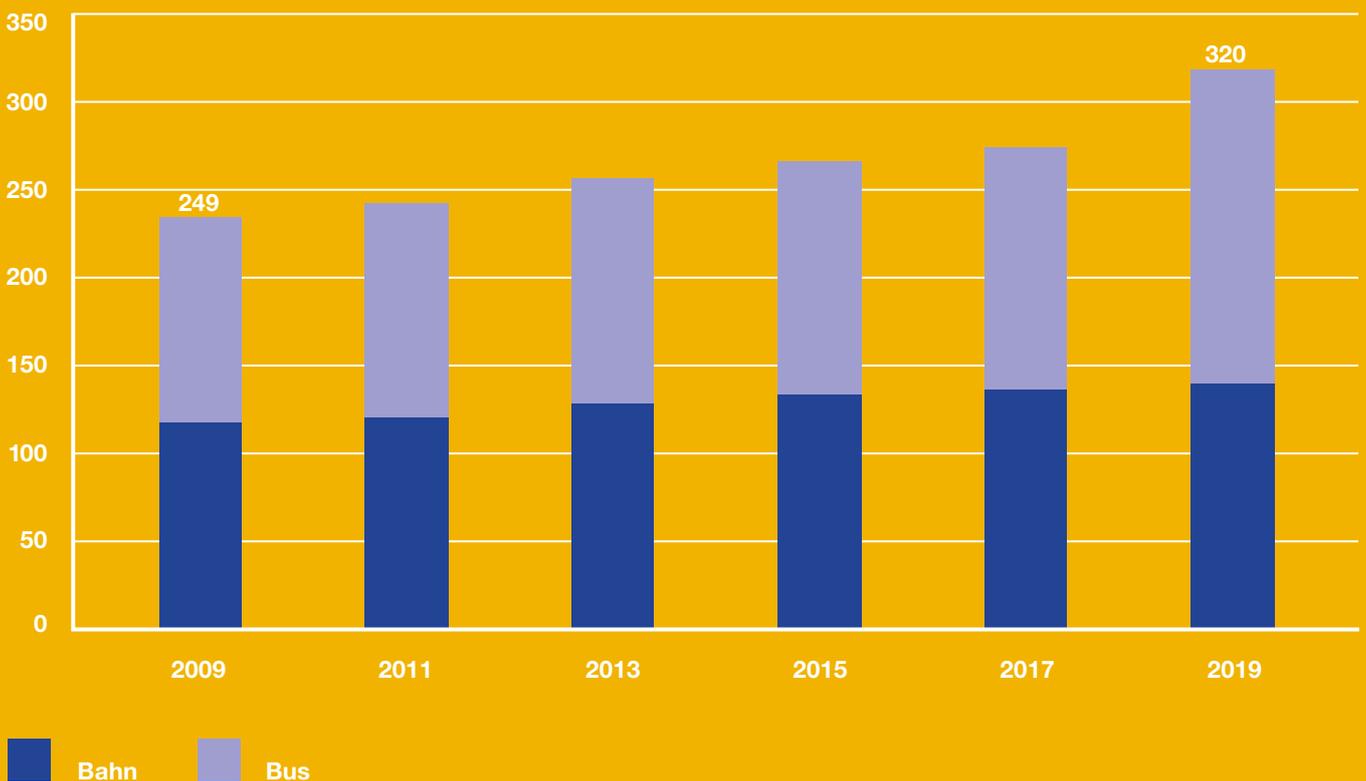
# Dynamische Entwicklung im regionalen Personenverkehr

Veränderung zum Vorjahr in Prozent



# Angebotsentwicklung im regionalen Personenverkehr

In Mio. Kurskilometer



Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV)

# Dank Nationalem Direkten Verkehr: Eine Reise – ein Ticket

Wie der Käse, die Schokolade oder die Uhren gehören das General- und das Halbtaxabonnement zur Schweiz. Sie sind die bekanntesten Produkte des Nationalen Direkten Verkehrs (NDV) in der Schweiz.

Heute gehören neben den 250 Transportunternehmen auch die regionalen Tarifverbände, in denen rund 40 Prozent der gesamten Einnahmen im öV der Schweiz erwirtschaftet werden, zum Nationalen Direkten Verkehr. Die neue Branchenorganisation Alliance SwissPass vereint seit 2020 die vorher getrennten Welten des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbände und treibt Harmonisierungen und Vereinheitlichungen zugunsten der Kundinnen und Kunden voran.

Indem der Nationale Direkte Verkehr unternehmensübergreifende, einheitliche Preisregeln, Sortimente und Standards (z. B. Kundeninformation) garantiert, vereinfacht er das Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Er ermöglicht den Kundinnen und Kunden, mit einem Fahrausweis mehrere Transportmittel und -unternehmen zu nutzen.

Der Nationale Direkte Verkehr deckt ausser einigen touristischen Angeboten das gesamte Schweizer Netz des öffentlichen Verkehrs ab. Das sind rund 25 000 Kilometer oder mehr als die Hälfte des Äquatorumfangs. Im Schnitt nutzen Herr und Frau Schweizer über 250 Mal im Jahr dieses Netz. Für Vielfahrer bietet der Nationale Direkte Verkehr Abonnemente an – für Weitfahrende gewährt er einen attraktiven Distanzrabatt: Je nach Streckenlänge sorgt das einheitliche Preissystem für Rabatte von über 25 Prozent.

# Ein Ticket - mehrere Transportunternehmen



# Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG): Ein öV für alle Menschen

Vor 15 Jahren ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) in Kraft getreten, das für Menschen mit Behinderungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet. Auch der öffentliche Verkehr soll den Bedürfnissen aller Menschen zugänglich sein. Konkret sollen bis spätestens Ende 2023 auch Reisende, die in der Mobilität eingeschränkt sind, möglichst autonom mit dem öV reisen können.

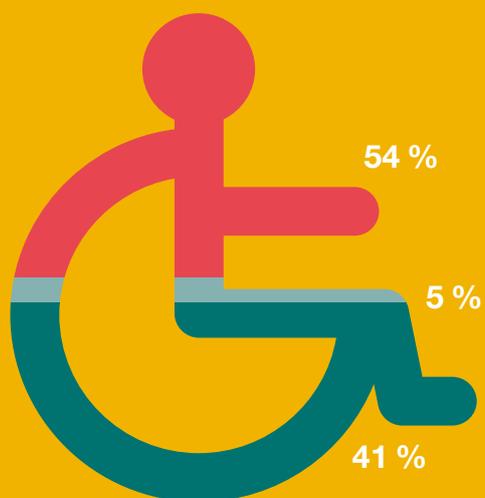
Der Verband öffentlicher Verkehr und seine Mitglieder engagieren sich seit Jahren stark in der Umsetzung des BehiG innerhalb der gesetzlichen Frist. Davon profitieren schlussendlich alle öV-Reisenden: Das Ein- und Aussteigen wird bequemer – nicht nur für Personen mit eingeschränkter Mobilität, auch für Seniorinnen und Senioren, Passagiere mit viel Gepäck oder mit Kinderwagen.

Da der hindernisfreie Ausbau von Haltestellen im Strassen-öV in der Verantwortung der jeweiligen Strasseneigentümer ist, braucht es eine koordinierte, enge Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten (Strasseneigentümer, Eigner der Businfrastruktur, Transportunternehmen). Der VöV hat gemeinsam mit seinen Mitgliedern einen Leitfaden erarbeitet, der die Transportunternehmen sowie Kantone und Gemeinden bei der Erfüllung des BehiG unterstützt.

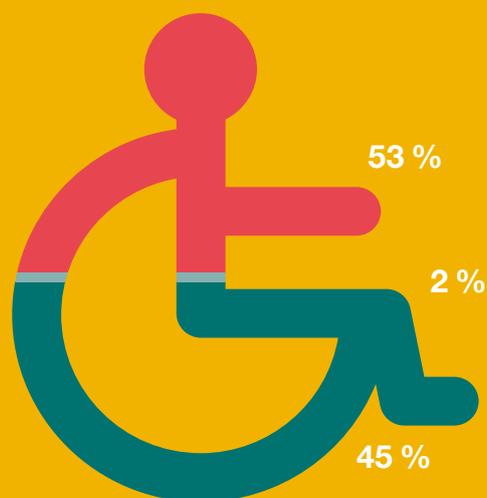
Im Bahnbereich kann mittlerweile fast jeder zweite Schweizer Bahnhof autonom und spontan im Sinne des BehiG benützt werden. Da sich darunter überdurchschnittlich viele grössere Bahnhöfe befinden, profitieren heute bereits zwei Drittel aller Ein- und Aussteigenden von der BehiG-Konformität. Bis 2023 werden 87 Prozent aller Ein- und Aussteigenden auf drei Viertel aller Bahnhöfe autonom und spontan reisen können. An den übrigen Bahnhöfen und Haltestellen werden die Bahnen Ersatzmassnahmen anbieten, in der Regel in Form von Personalhilfe.

# BehiG-konforme Bahnhöfe in der Schweiz in Prozent

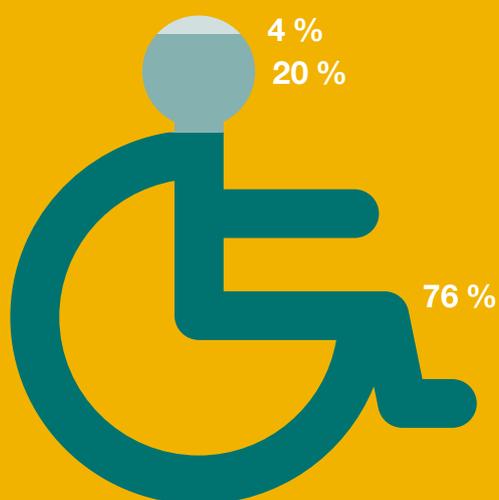
2017



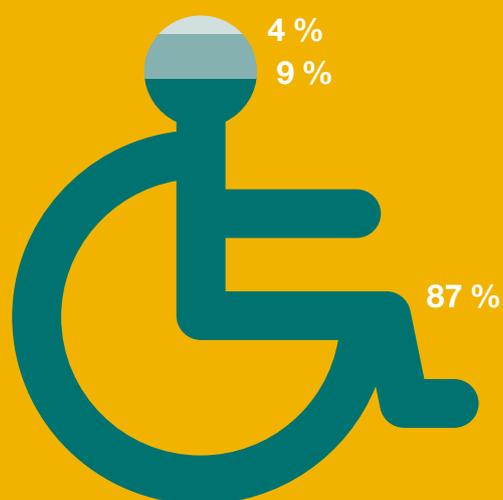
2018



2023



nach 2023



BehiG-konform:  
durch bauliche  
Massnahme  
autonom und  
spontan benutzbar



BehiG-konform:  
Ersatzmassnahmen  
(z. B. Hilfestellung  
durch Personal)



BehiG-konform:  
bauliche  
Massnahmen oder  
Ersatzmassnahmen  
in Klärung



Nicht BehiG-konform

# Mit dem öV pünktlich und sicher ans Ziel

Der öV in der Schweiz bringt Sie nicht nur überall hin, sondern dies auch sehr verlässlich, sicher und pünktlich.

Zwar hat sich die Kundenpünktlichkeit im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Baustellen für Unterhalt und Angebotsausbau sowie Personalmangel von 90,1 auf 89,5 Prozent verschlechtert. Dennoch erreichen in der Schweiz im Durchschnitt neun von zehn Zugreisenden ihr Ziel pünktlich, das heisst mit einer Verspätung von weniger als drei Minuten. Über 97 Prozent der Züge im SBB-Netz hatten zudem weniger als fünf Minuten Verspätung. Verglichen mit dem Ausland ist dieser Wert sehr hoch.

Während die SBB seit Jahren Pünktlichkeitswerte von über 90 Prozent aufweist, haben sich die Staustunden in der Schweiz in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. 2018 wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen 25 366 Staustunden registriert – ein Grossteil davon ist auf Verkehrsüberlastung zurückzuführen. Durchschnittlich werden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz jeden Tag 70 Staustunden gemessen.

Ein grundsätzlicher Vorteil des Reisens mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist, dass die Zeit produktiv genutzt werden kann. Wer im öV von A nach B pendelt, kann in aller Ruhe seinen Termin vorbereiten und dazu einen Kaffee trinken.

Überdies reist der öV-Kunde ausgesprochen sicher. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) weist der öV eine massiv geringere Unfallrate aus. Die Eisenbahn gilt als sicherstes Verkehrsmittel. In den Jahren 2008 bis 2017 lag das Risiko, mit dem Auto tödlich zu verunglücken, 59 Mal höher, als wenn man mit der Bahn reiste.

# Bahn-Pünktlichkeit in Europa

Anteil an Zügen mit Verspätungen von mehr als fünf Minuten auf den Netzen der Infrastrukturbetreiberinnen SBB, ÖBB, DB, SNCF: 2018; FS: 2017

Schweiz



97 %

Österreich



96 %

Deutschland



94 %

Italien



91 %

Frankreich



87 %

# Der öV schont Umwelt und Klima

## Die öffentlichen Verkehrsmittel gehören zu den umweltfreundlichsten

Die steigende Mobilität hat Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Der durch den Verkehr verursachte Lärm wirkt sich negativ auf die Lebensqualität aus, Infrastrukturbauten verringern den Lebensraum von Mensch und Tier. Und: Abgase haben negative Klimafolgen.

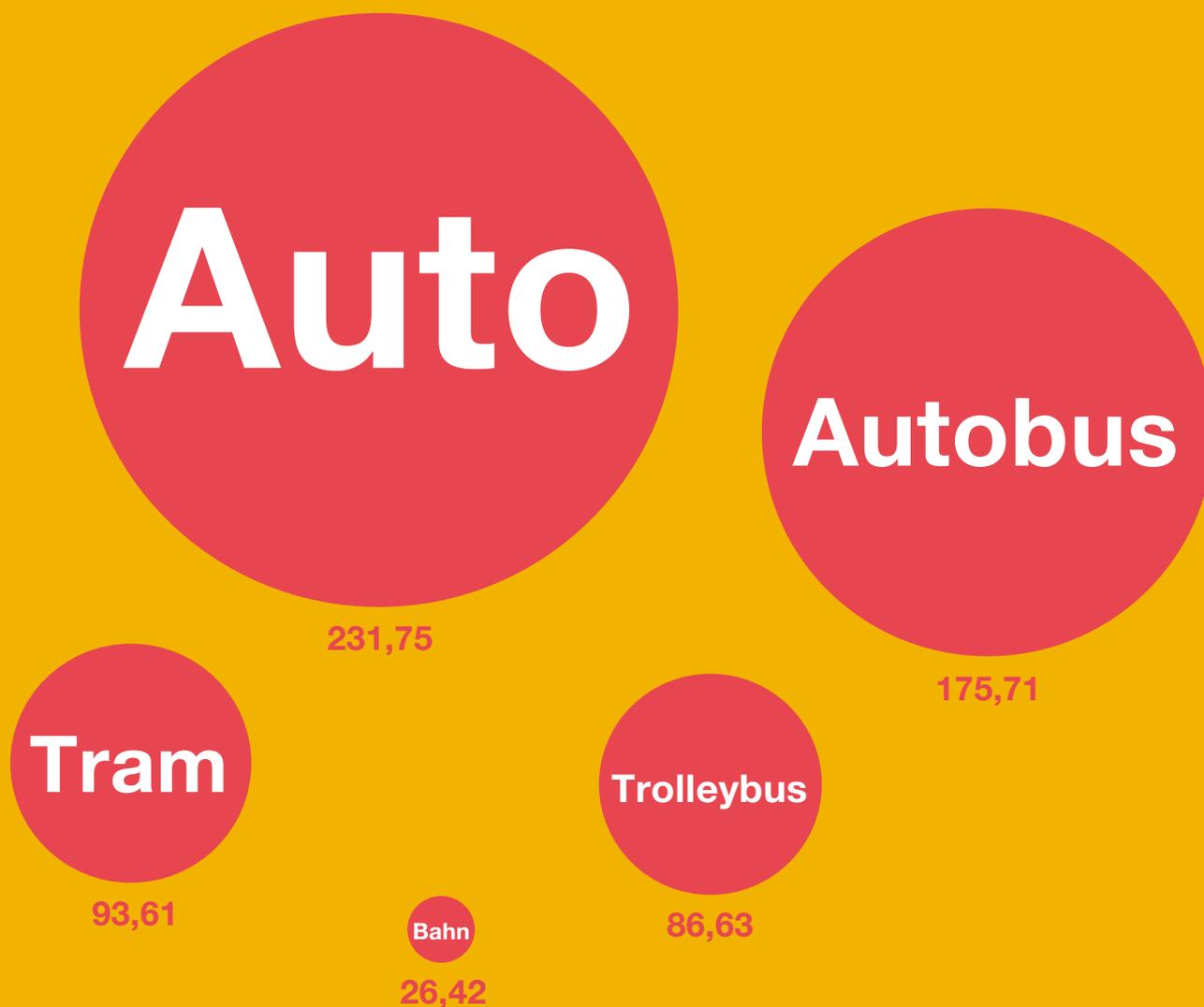
Betrachtet man die Umweltbelastungspunkte der verschiedenen Verkehrsmittel und berücksichtigt sowohl Emissionen in Luft, Wasser und Boden, Lärmemissionen, die Ressourcenentnahme aus der Umwelt sowie die Deponierung von Abfällen, zeigt sich klar: Insgesamt weist der öV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr eine deutlich bessere Umweltbilanz aus. Im Durchschnitt belastet der öV die Umwelt rund fünf Mal weniger als ein Personenwagen. Die Bahn hat im Vergleich zum durchschnittlichen Auto eine fast neun Mal bessere Umweltbilanz.

Weltweit ist der Verkehr für 14 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. In der Schweiz ist der Anteil des Verkehrs an den inländischen Treibhausgasemissionen mit rund 32 Prozent deutlich höher. Betrachtet man die Emissionen von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), so ist der Verkehr sogar für rund 40 Prozent der Emissionen verantwortlich. 2017 beliefen sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs auf insgesamt 14,8 Millionen Tonnen. Mit einem Anteil von über drei Viertel tragen vor allem die Personenwagen zum massiven CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei. Aber auch die Lastwagen sind ressourcenintensiv und fallen somit ins Gewicht. Der Anteil der Bahn am CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist mit 0,2 Prozent verschwindend gering. Während in den Bereichen Gebäude oder Industrie die Treibhausgase seit 1990 stark zurückgegangen sind, sind die Emissionen aus dem Verkehrssektor erst seit wenigen Jahren leicht rückläufig und lagen 2017 noch immer ein Prozent über dem Niveau von 1990.

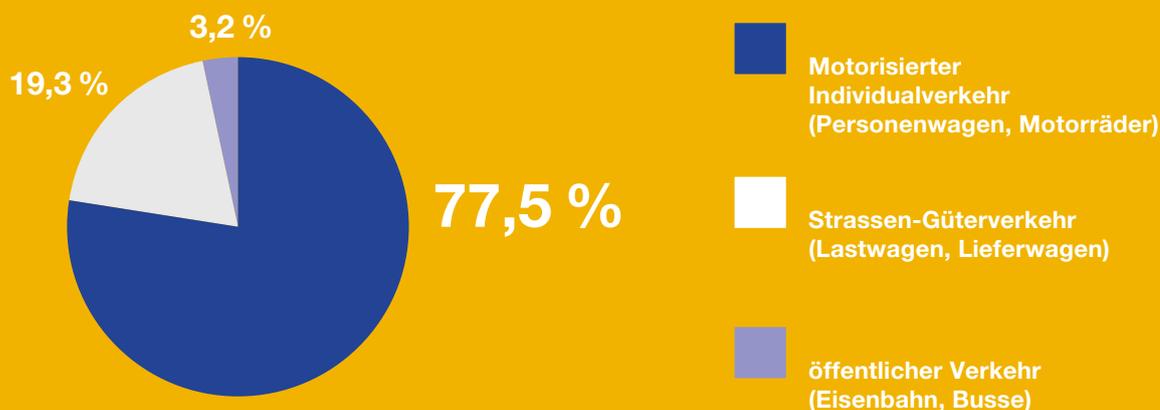
Der öffentliche Verkehr hat also eine starke Hebelwirkung wenn es darum geht, den Gesamtverkehr umweltfreundlicher zu gestalten.

# Umweltbelastung der Verkehrsmittel in der Schweiz

Durchschnittswerte in Umweltbelastungspunkte UBP, 2016



## CO<sub>2</sub>-Emissionen des Landverkehrs in der Schweiz 2017



# Energiesparend unterwegs

Mobilität ist energieintensiv. Rund ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der Schweiz geht auf das Konto der Mobilität. Somit ist der Verkehrssektor die grösste Energieverbrauchsgruppe. Über 90 Prozent des Energiebedarfs im Mobilitätssektor werden mit Erdölprodukten gedeckt.

Der öffentliche Verkehr ist hinsichtlich des Energieverbrauchs dem motorisierten Individualverkehr weit überlegen. Dies lässt sich anhand eines Vergleiches zwischen dem Auto und der Bahn verdeutlichen. Unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren, wie beispielsweise der Auslastung, des Gewichts und des Verbrauchs, ergibt sich folgendes Bild: Der Energieverbrauch des Autos ist im Durchschnitt vier Mal höher als der Energieverbrauch der öffentlichen Verkehrsmittel.

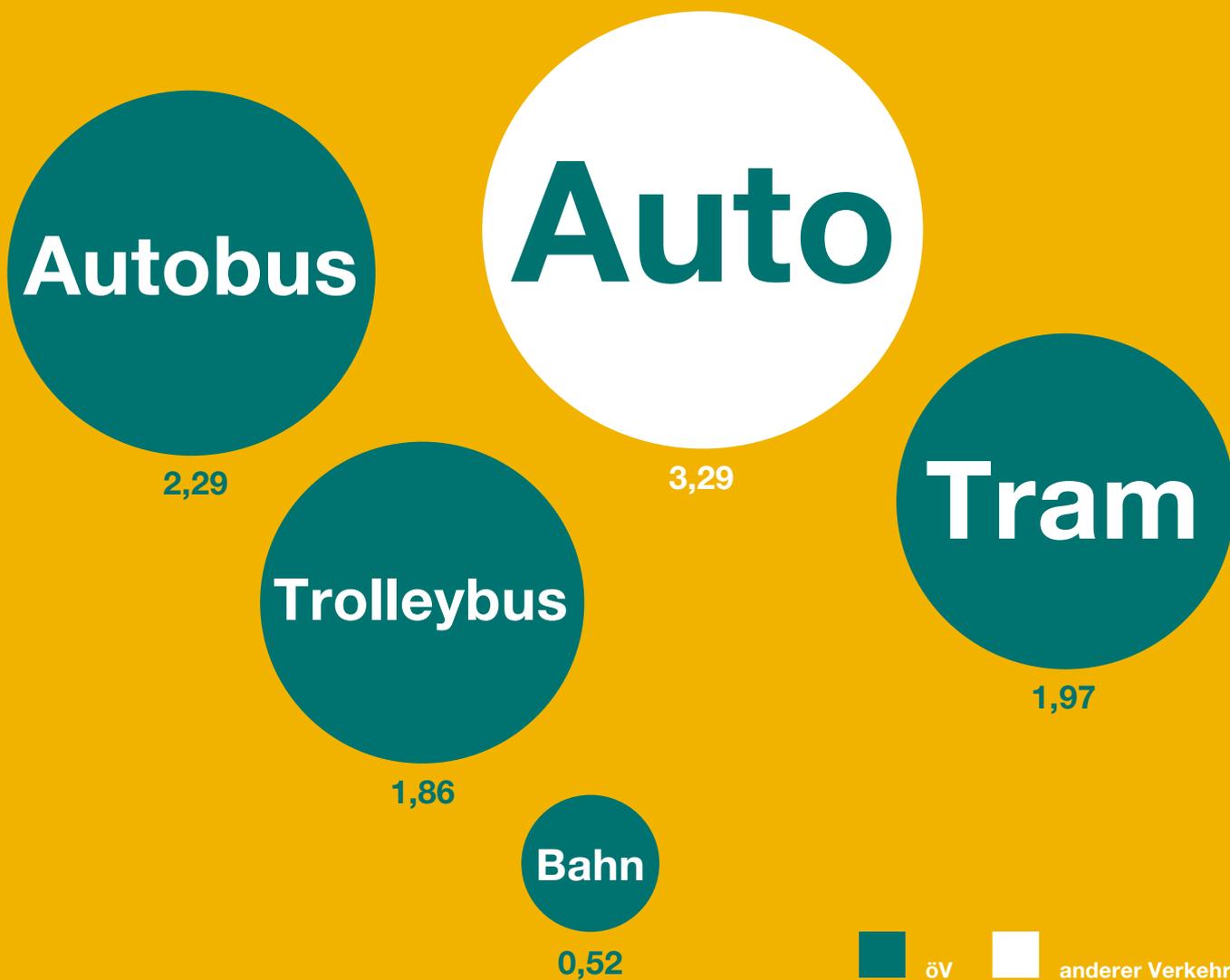
Die Bahn schneidet beim Energieverbrauch unter den öffentlichen Verkehrsmitteln am besten ab. Doch auch im Strassen-öV will man mit nachhaltigeren Antriebstechnologien den Verbrauch von Antriebsenergie reduzieren.

Eine gute Energiebilanz weist auch der Schienengüterverkehr aus. Ein Lastwagen verbraucht fünf Mal mehr Energie als die Bahn. Das Volumen, welches die Bahn zu transportieren vermag, schlägt sich in der Energiebilanz nieder. Dies gilt auch für die Schifffahrt.

Die Transportunternehmen setzen alles daran, die Energieeffizienz weiter zu verbessern. Erreicht werden soll dies durch energieeffizientes Rollmaterial und energieeffiziente Infrastrukturen sowie der besseren Steuerung des Verkehrsaufkommens. Bereits heute werden die Züge der RhB oder des RBS zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien angetrieben. Die SBB fährt heute mit 90 Prozent Wasserkraft und will bis 2025 nur noch Strom aus erneuerbaren Quellen beziehen. Ziel der Energiestrategie des VöV ist es, bis 2050 die Energieeffizienz im öV um 30 Prozent zu erhöhen.

# Energieverbrauch im Schweizer Personenverkehr

Durchschnittswerte in MJ-equ. pro Personenkilometer, 2016



# Energieverbrauch im Schweizer Güterverkehr

Durchschnittswerte in MJ-equ. pro Trassenkilometer, 2016



# Der öV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung

## Der öV bringt über eine Million Arbeitskräfte zur Arbeit

Der öffentliche Verkehr ist wichtiger Dienstleister und sorgt dafür, dass täglich fast 1,8 Millionen Schweizerinnen und Schweizer mit Bahn, Bus oder Tram zur Arbeit oder Ausbildung fahren. Auch in Notsituationen wie beispielsweise während der «Coronakrise» im Jahr 2020 stellt der öffentliche Verkehr die Grundversorgung der Schweiz sicher.

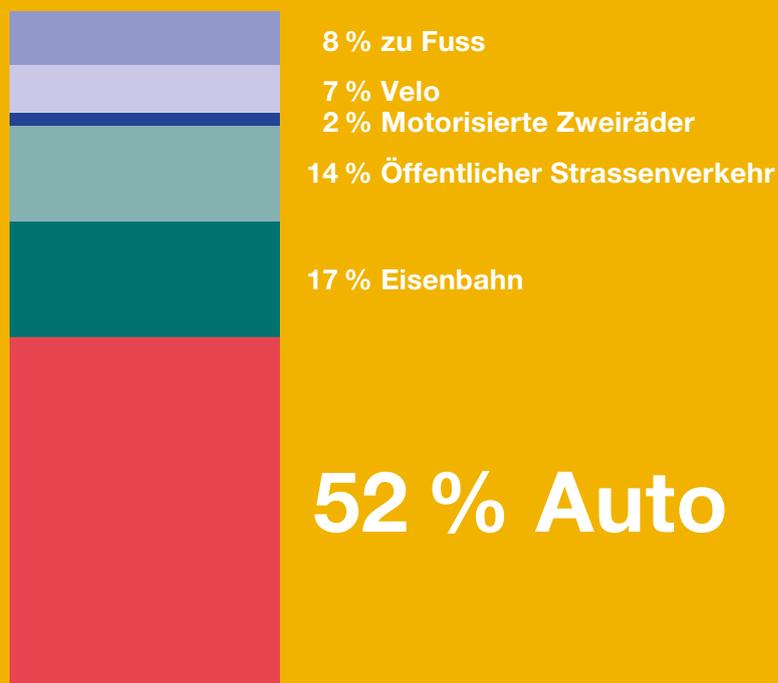
In der Schweiz arbeiten neun von zehn Erwerbstätigen ausserhalb ihres Wohngebäudes und nennen sich somit Pendlerinnen und Pendler. Hauptverkehrsmittel der Arbeitspendlerinnen und -pendler ist das Auto. Aber auch der öffentliche Verkehr wird fürs Pendeln rege genutzt. Der öV-Anteil liegt bei über 30 Prozent. Für Strecken von über fünfzig Kilometer dominiert die Eisenbahn die Verkehrsmittelwahl sogar klar. Entscheidend ist wohl, dass die Zeit im Zug sinnvoll genutzt werden kann. Für Ausbildungspendlerinnen und -pendler spielt das Auto eine untergeordnete Rolle.

Interessant ist der Vergleich des Pendlerverkehrs in den Städten. Die Mehrheit der Bevölkerung in Grossstädten benutzt den öV. Dies liegt einerseits an der aktiven Parkplatzbewirtschaftung, andererseits am attraktiven öV- und Langsamverkehrsnetz (Fuss- und Veloverkehr).

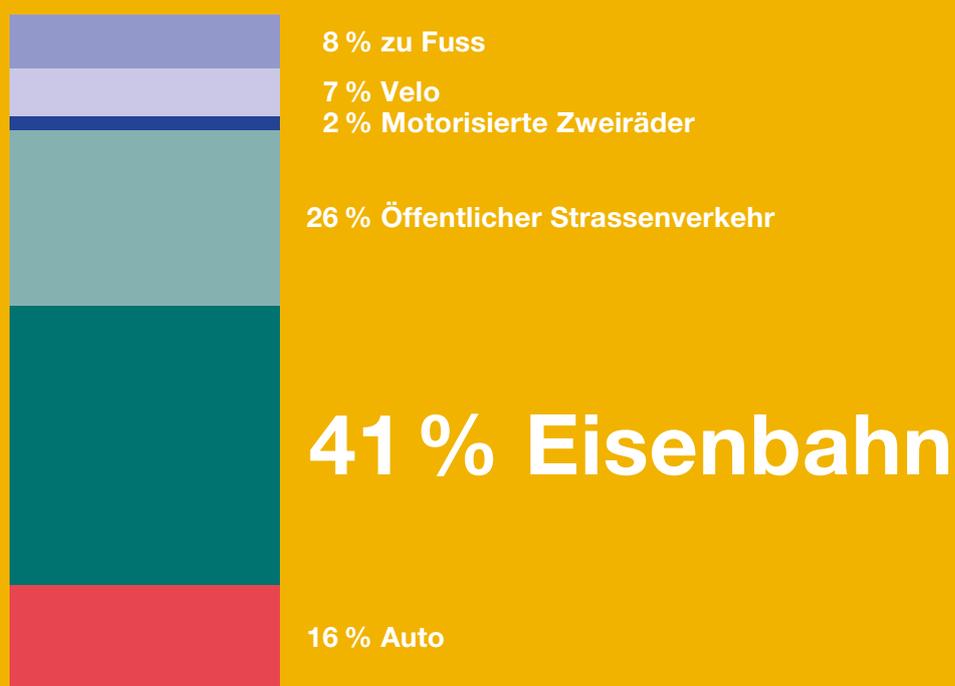
Die Schweizer öV-Unternehmen leisten auch als Arbeitgeber einen umfassenden Beitrag an die Schweizer Wirtschaft. Sie beschäftigen fast 60 000 Personen. Jedes Jahr starten über 1000 Lehrlinge ihre öV-Karriere in über 30 öV-Lehrberufen. Weiter ist der öV auch wichtiger Auftraggeber für Industrie- und Bauunternehmen, insbesondere für Leistungen in den Bereichen Hoch- und Tiefbau, Bahntechnik, elektrische Ausrüstungen, Rollmaterial oder Beratung und Sicherheit. Schliesslich ist die öV-Infrastruktur die Grundlage für einen zuverlässigen Personen- und Güterverkehr und somit das Fundament für die hohe Qualität des öV-Systems.

# Pendlermobilität 2016

## Arbeitspendlerinnen und -pendler



## Ausbildungspendlerinnen und -pendler



# Der öV versorgt die Schweiz mit Gütern

Bei der Landesversorgung ergänzen sich die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene. Während die regionale Feinverteilung der Waren aufgrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur meist über die Strassen erfolgt, bietet die Schiene vor allem bei längeren Transportwegen Vorteile.

Insgesamt wurden 2018 auf dem Schweizer Schienennetz Transportleistungen von 10,2 Milliarden Netto-Tonnenkilometern erbracht. Allein SBB Cargo, die Marktführerin im schweizerischen Schienengüterverkehr, transportiert im Jahr 2018 pro Tag rund 210 000 Tonnen Güter – was dem Gewicht von 5250 voll beladenen grossen Lastwagen entspricht.

Fast jedes Gut kann auf der Schiene transportiert werden. Der Grossteil der Waren im Transitgüterverkehr auf der Schiene werden im kombinierten Verkehr befördert – also in Containern, Wechselbehältern oder mitsamt den sie transportierenden Motorfahrzeugen. Die Baubranche setzt für die Transporte ihrer Materialien wie beispielsweise Metalle, Steine und Erden, Baustoffe oder Holz auf den Schienengüterverkehr. Ebenso werden viele Nahrungsmittel auf der Schiene transportiert. So macht der Detailhandel etwa 20 Prozent des Schweizer Binnenschienengüterverkehrs aus. Die Schweizer Züge fungieren ausserdem als Brieftauben – rund 60 Brief- und Paketpostzüge sind täglich unterwegs quer durch die Schweiz.

# Transportleistungen im Schienengüterverkehr nach Warengruppen

In Mio. Tonnen, 2018

951



Metalle und Metallerzeugnisse

821



Mineralölerzeugnisse

553



Steine und Erden

506



Nahrungsmittel

354



Post und Pakete

290



Chemische Erzeugnisse

249



Baustoffe

236



Sammelgut und Stückgut

204



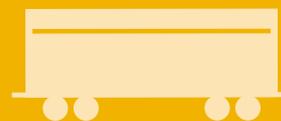
Holz und Holzwaren

203



Fahrzeuge

189



Abfälle

183



Landwirtschaftserzeugnisse

317



übrige identifizierbare Güter

6084



nicht identifizierbare Güter (grösstenteils kombinierter Verkehr)

# Der öV ist für den Tourismus von Bedeutung

Die Verkehrs- respektive öV-Erschliessung spielt eine Schlüsselrolle in der Regionalökonomie. Eine gute öV-Erreichbarkeit trägt zu einer erhöhten Standortgunst eines Ortes bei. Je besser erreichbar eine Region ist, desto stärker kann sie am wirtschaftlichen Wachstum teilhaben. Seit 2008 hat sich die öV-Erreichbarkeit in fast allen Landesteilen verbessert.

Für touristische Orte stellt der öffentliche Verkehr eine wichtige Verbindung sicher. Einige Bahn- oder Busstrecken sind sogar für sich allein eine Attraktion (Bernina Express, Glacier Express, Jungfraubahn, Luzern-Interlaken Express und GoldenPass). Der Bekanntheitsgrad dieser verschiedenen Strecken und Zugsverbindungen trägt zur Attraktivität und zum positiven Bild der Destination bei und prägt darüber hinaus auch das Bild der Schweiz im Ausland.

Neben den klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln Bahn, Bus oder Tram sind im touristischen Verkehr vor allem auch die Seilbahnen sowie die Schifffahrt von Bedeutung. Ende 2018 waren in der Schweiz fast 2500 Seilbahnen in Betrieb, die 218 Millionen Personen beförderten. Dabei ist die Wintersaison in der Seilbahnbranche von grosser Bedeutung – fast drei Viertel aller Personenverkehrserträge werden in den Wintermonaten erzielt. Im Sommertourismus ist die Schifffahrt von grosser Bedeutung. 2018 wurden gut 12 Millionen Passagiere auf den Schweizer Seen und Flüssen transportiert.

# Beförderte Personen Seilbahnen und Schiffe

In Personenkilometer, 2018



Seilbahnen:

**218** Mio.

Schiffe:

**12** Mio.





The image features a large, abstract geometric shape composed of several overlapping triangles and quadrilaterals. The primary color is a vibrant red, which forms the main body of the shape. A diagonal band of blue and white stripes runs across the upper-left portion of the red area. Another smaller section of blue and white stripes is visible in the lower-right, appearing as if it's a continuation or a separate layer of the striped pattern. The overall composition is clean and modern, with sharp angles and a high-contrast color palette.

# Die Finanzierung des öV

# Gut genutzte Steuergelder

Das dichte Angebot und das gut ausgebaute Netz des Schweizer öV bringt Reisende sicher, pünktlich und möglichst klimafreundlich in alle Teile des Landes. Der öffentliche Verkehr gehört zum Service public. Die gesellschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs legitimiert die finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand.

Insgesamt wird der öffentliche Verkehr in der Schweiz zu über 50 Prozent durch die Kundschaft beziehungsweise durch die Verkehrserträge der Transportunternehmen finanziert. Die Transportunternehmen generieren Erlöse durch den Verkauf von Billetts oder Abos, den Transport von Gütern und durch Nebenleistungen. Die Erlöse der Transportunternehmen aus Verkehrsleistungen von knapp neun Milliarden Schweizer Franken reichen nicht aus, um sämtliche anfallende Kosten zu decken. Aufgrund des hohen gesellschaftlichen Nutzens des öV beteiligen sich Bund, Kantone und Gemeinden an der Finanzierung. Wie hoch der Mittelbedarf ist, zeigt sich bei der Bahninfrastruktur. Diese wird vollständig über den Bahninfrastrukturfonds finanziert und macht rund die Hälfte der Investitionen der öffentlichen Hand in den gesamten öV aus.

Die Infrastruktur des strassengebundenen öV wird einerseits über Mittel aus dem Infrastrukturfonds und andererseits über Kantons- und Gemeindemittel in Stand gehalten. Der Bund, die Kantone und die Gemeinden beteiligen sich aber nicht nur an der Infrastruktur. Damit der Service public gewährleistet ist, zahlen der Bund und die Kantone sogenannte Abgeltungen an den Betrieb. Diese sind in der Höhe der geplanten ungedeckten Kosten einer öV-Linie zu entrichten.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs der Schweiz ist europäisch gesehen eine der umfangreichsten und konsequentesten, aber auch komplexesten.

# Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Mio. Franken, 2018

## Finanzierung durch öV-Kundinnen und Kunden

Verkehrsertrag Personenverkehr

**5903**

Nebenerträge der  
Transportunternehmen  
2016

**1650**

Verkehrsertrag Güterverkehr

**1270**

Total

**8823 Mio. CHF**

## Finanzierung durch die öffentliche Hand

Bahninfrastrukturfonds  
(BIF)

**4790**

Allgemeine Mittel Kantone

**1882**

Allgemeine Mittel Bund

**969**

Allgemeine Mittel Gemeinden  
2017

**899**

Nationalstrassen- und  
Agglomerationsverkehrs-  
fonds (NAF)

**150**

Investitionen Güterverkehr

**29**

Behindertengleichstellung

**15**

Total

**8734 Mio. CHF**

# Gesicherte Infrastrukturfinanzierung dank Bahninfrastrukturfonds

Für einen sicheren und effizienten Bahnbetrieb muss laufend in die Infrastruktur investiert werden. Seit 2016 sind die finanziellen Mittel für diese Investitionen dank einem unbefristeten Finanzierungsfonds gesichert. Darauf gestützt sind langfristige Ausbauplanungen mit gesicherter Finanzierung erst möglich.

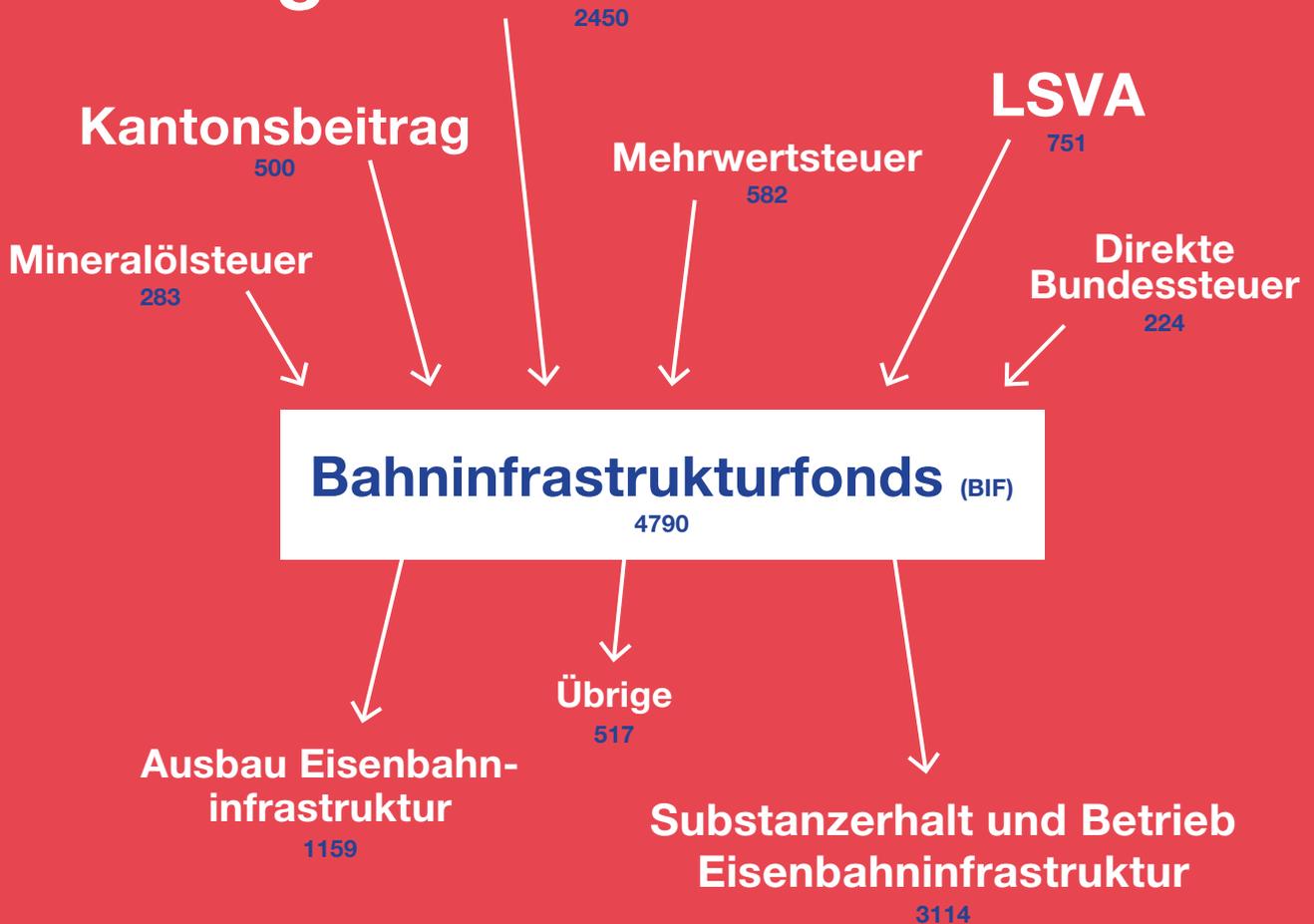
Alle Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) beglichen. Für die Finanzierung dieser Aufgaben stehen dem BIF unter anderem ordentliche Bundesmittel, ein Anteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und ein Pauschalbeitrag der Kantone zur Verfügung.

Die Gelder aus dem BIF sind vorrangig für den Betrieb und den Substanzerhalt der Infrastruktur bestimmt. Für diese Gelder bewilligt die Bundesversammlung einen Zahlungsrahmen. Zu deren Verwendung schliesst der Bund mit den Infrastrukturbetreiberinnen eine vierjährige Leistungsvereinbarung ab. Die Ausbauten und deren Finanzierung werden vom Parlament beschlossen.

Wie gut die Finanzierung der Infrastruktur in der Schweiz aufgestellt ist, verdeutlicht ein Vergleich mit anderen europäischen Ländern. Die Schweiz liegt bei den Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schiene an der Spitze. Dass sich diese Investitionen lohnen, zeigt nicht nur das grosse Eisenbahnnetz in der Schweiz, sondern auch die hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur.

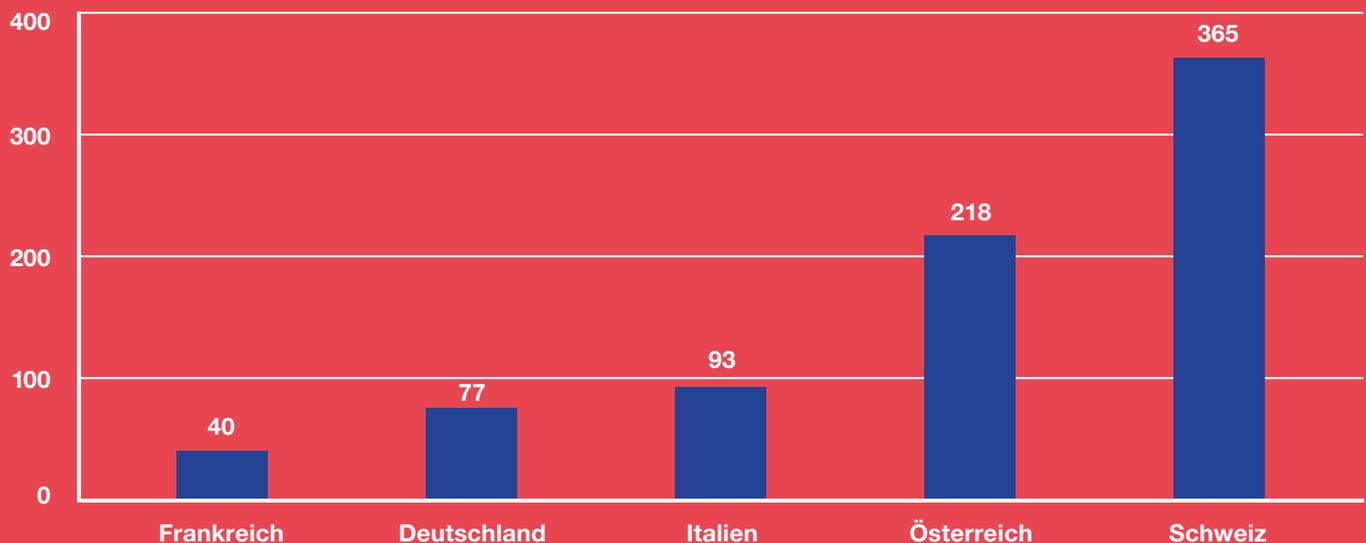
Der strassengebundene öffentliche Verkehr profitiert seit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) von einer gesicherten und unbefristeten Finanzierung. Durch die Agglomerationsprogramme können Tram- und Busprojekte realisiert werden.

# Allg. Bundeshaushalt



## Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur

In Euro pro Einwohner, 2018



# Bund und Kantone ermöglichen die regionale öV-Erschliessung

Im Gegensatz zu öV-Verbindungen zwischen den mittleren und grossen Zentren, dem sogenannten Fernverkehr, können Verkehrslinien im regionalen Personenverkehr (RPV) meist nicht kostendeckend betrieben werden. Damit sie trotzdem angeboten werden können, leisten Bund und Kantone Abgeltungen an die Transportunternehmen.

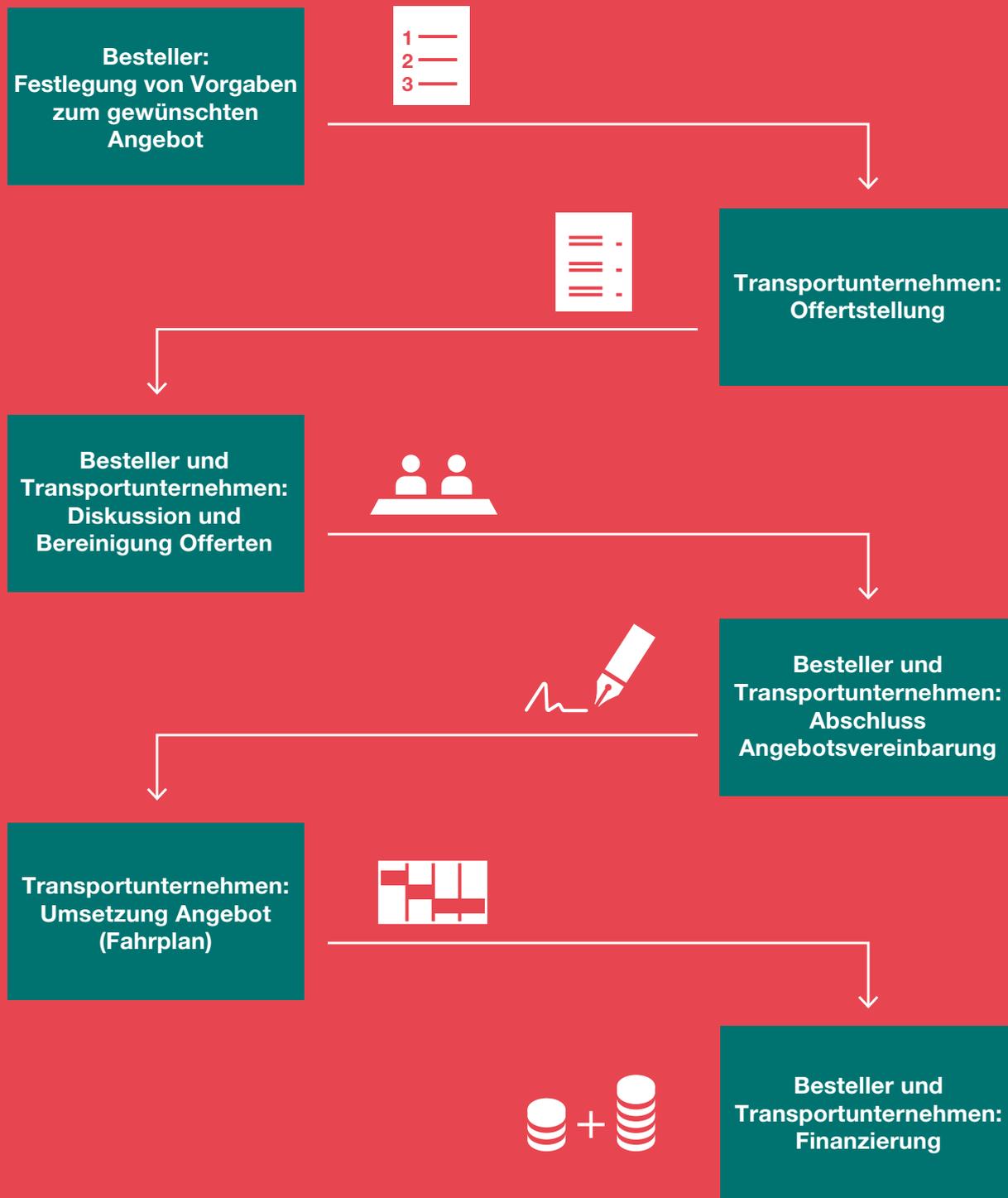
Das sogenannte RPV-Bestellverfahren funktioniert folgendermassen: Bund und Kantone (Besteller) machen den Transportunternehmen Vorgaben zum gewünschten Angebot (Fahrplan) und den zur Verfügung stehenden Mittel. Aufgrund dieser Vorgaben erstellen die Transportunternehmen Offerten, in dem sie die geplanten gedeckten und ungedeckten Kosten einplanen. Nach Bereinigung der Offerten schliessen Transportunternehmen und Besteller eine Angebotsvereinbarung ab.

Insgesamt tragen die Transportunternehmen mit ihren Ticketerlösen etwa die Hälfte der Kosten für den RPV. Die andere Hälfte, jährlich insgesamt zwei Milliarden Franken, werden von der öffentlichen Hand (Bund und Kantone) getragen. Schweizweit beteiligt sich der Bund mit rund 50 Prozent an den gesamten ungedeckten RPV-Kosten. Der Anteil der Kantone wird dabei nach einem bestimmten Schlüssel aufgeteilt und variiert. Städtische Kantone wie Basel, Genf oder Zürich übernehmen bis zu 73 Prozent der ungedeckten Kosten im RPV und entlastet somit das Bundesbudget. Anders sieht es in peripheren Kantonen: Hier übernimmt zumeist der Bund den Grossteil der RPV-Kosten, der Kanton kommt für 20–30 Prozent der Kosten auf.

Dank Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen und der gestiegenen Nachfrage konnte die Wirtschaftlichkeit des Regionalverkehrs in den letzten Jahren deutlich verbessert werden, die Abgeltungen pro zurückgelegtem Personenkilometer im Regionalverkehr haben von 2008 bis 2018 um sechs Prozent abgenommen. Konkret heisst das, dass mit dem von Bund und Kantone eingesetzten Geld mehr Verkehrsleistung erbracht wird.

# Bestellprozess im regionalen Personenverkehr

Schematische Darstellung, 2020





The image features a large, abstract geometric design. A prominent dark blue shape, resembling a stylized 'L' or a large triangle, is set against a white background. The top-left corner of this blue shape is cut off by a diagonal line. In the bottom-left corner, there is a smaller, overlapping shape filled with diagonal purple and white stripes. The text 'Die Herausforderungen im öV' is written in white, sans-serif font, following the diagonal cut of the top-left corner of the blue shape.

Die Herausforderungen  
im öV

# Das Coronavirus hat den öV ausgebremst

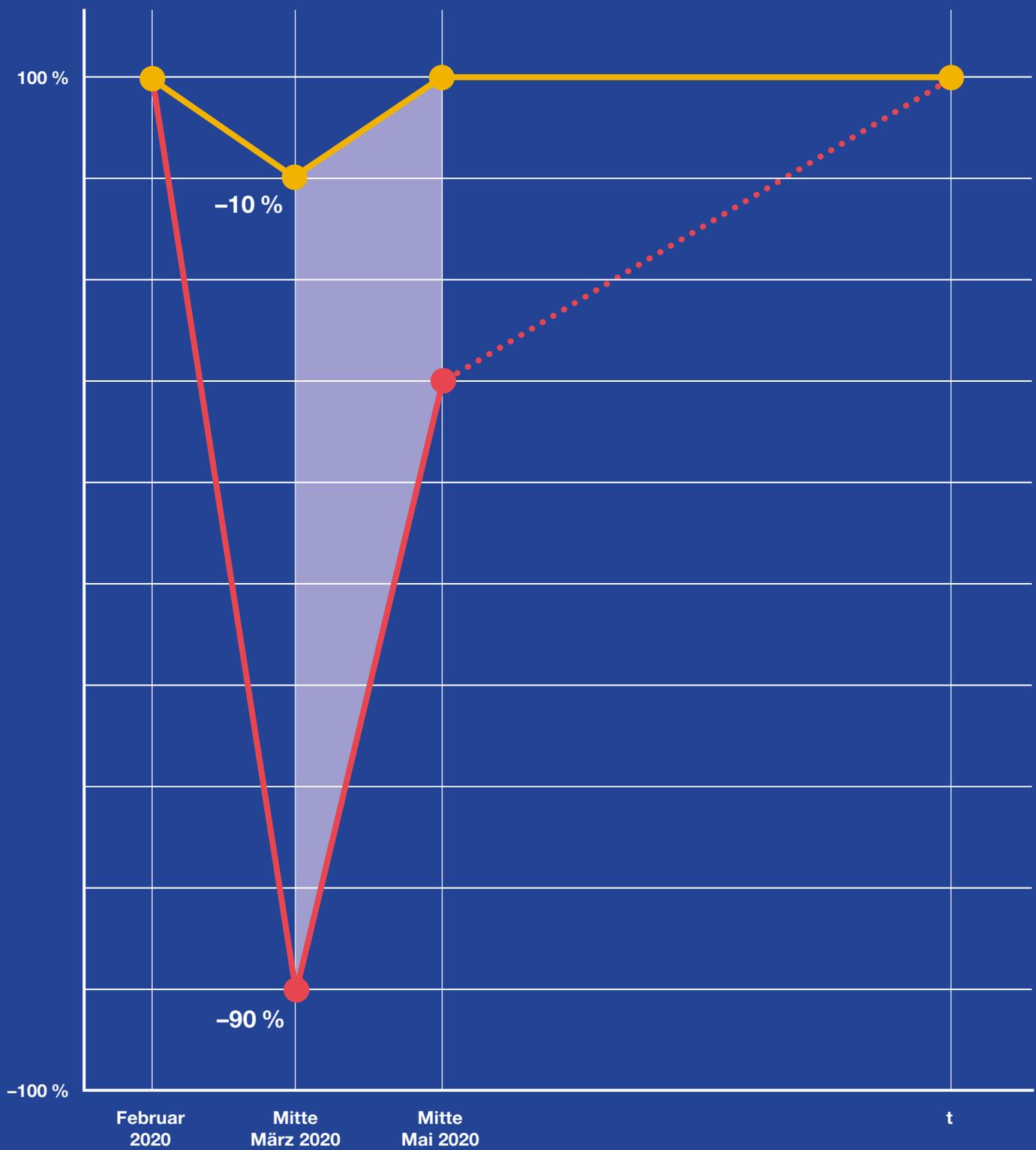
Anfang 2020 überschlugen sich die Nachrichten und Schlagzeilen zum Coronavirus. Auch der öffentliche Verkehr war von der Pandemie betroffen: Nachdem der Bundesrat am 16. März 2020 die ausserordentliche Lage für die Schweiz deklarierte, wurde das Schweizer öV-Angebot für die Zeit während des «Lockdowns» schrittweise reduziert. Innerhalb von zwei Wochen realisierte die Schweizer öV-Branche den grössten und kurzfristigsten Fahrplanwechsel der Geschichte.

Die öV-Branche war in dieser Zeit speziell gefordert. Einerseits bekannte sie sich zur Transportpflicht, stellte die Versorgung des Landes und seiner Menschen sicher und gewährleistete wirtschaftlich und sozial wichtige Funktionen. Andererseits war sie infolge der behördlichen Weisungen zur Meidung des öV von einem grossen Nachfrageeinbruch und somit von finanziellen Einbussen betroffen, weil trotz laufender Kosten die Einnahmen wegfielen. Hinzu kamen logistische Herausforderungen. Um die Reisenden auch in dieser Zeit möglichst sicher zu transportieren und die Ansteckungsgefahr gering zu halten, wurden Schutzmassnahmen eingeführt.

Nach drei Monaten Ausnahmezustand endete die ausserordentliche Lage am 19. Juni 2020, das gesellschaftliche und wirtschaftliche Leben in der Schweiz wurde wiederbelebt und auch im öV galt wieder der Normalfahrplan. Bloss: Noch ist ungewiss, ob und wann sich die Nachfragezahlen im öffentlichen Verkehr wieder auf demselben Niveau befinden wie vor der Corona-Krise. Die Erfahrung mit Covid-19 hat die Mobilität und insbesondere das Verkehrsverhalten der Bevölkerung verändert. Damit der öV aber auch in der Zeit nach der Corona-Pandemie wieder Fahrt aufnehmen kann, braucht es die Unterstützung des Bundes. Dieser wird infolge der Annahme der Motion 20.3151 «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht», eine Lösung zur finanziellen Unterstützung des öV ausarbeiten. Der VöV setzt sich dafür ein, dass die öV-Branche fair und angemessen unterstützt wird. Zum Zeitpunkt der Drucklegung war offen, ob der Bund die entsprechende Vorlage zu Händen des Parlaments verabschiedet hat.

# Ertragsausfälle im öV während der Corona-Pandemie

Schematische Darstellung der Entwicklung der Kosten und Verkehrserträge in Prozent, 2020



— Kosten    — Verkehrserträge    ■ Ungedeckter Ertragsausfall

# Die Verschiebung des Modalsplits im Personenverkehr

Der Begriff Modalsplit bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsträger am Gesamtverkehr. Seit etwa 20 Jahren stagniert der Anteil des öV am Gesamtverkehr. Und dies obwohl die Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr im selben Zeitraum stark gewachsen sind.

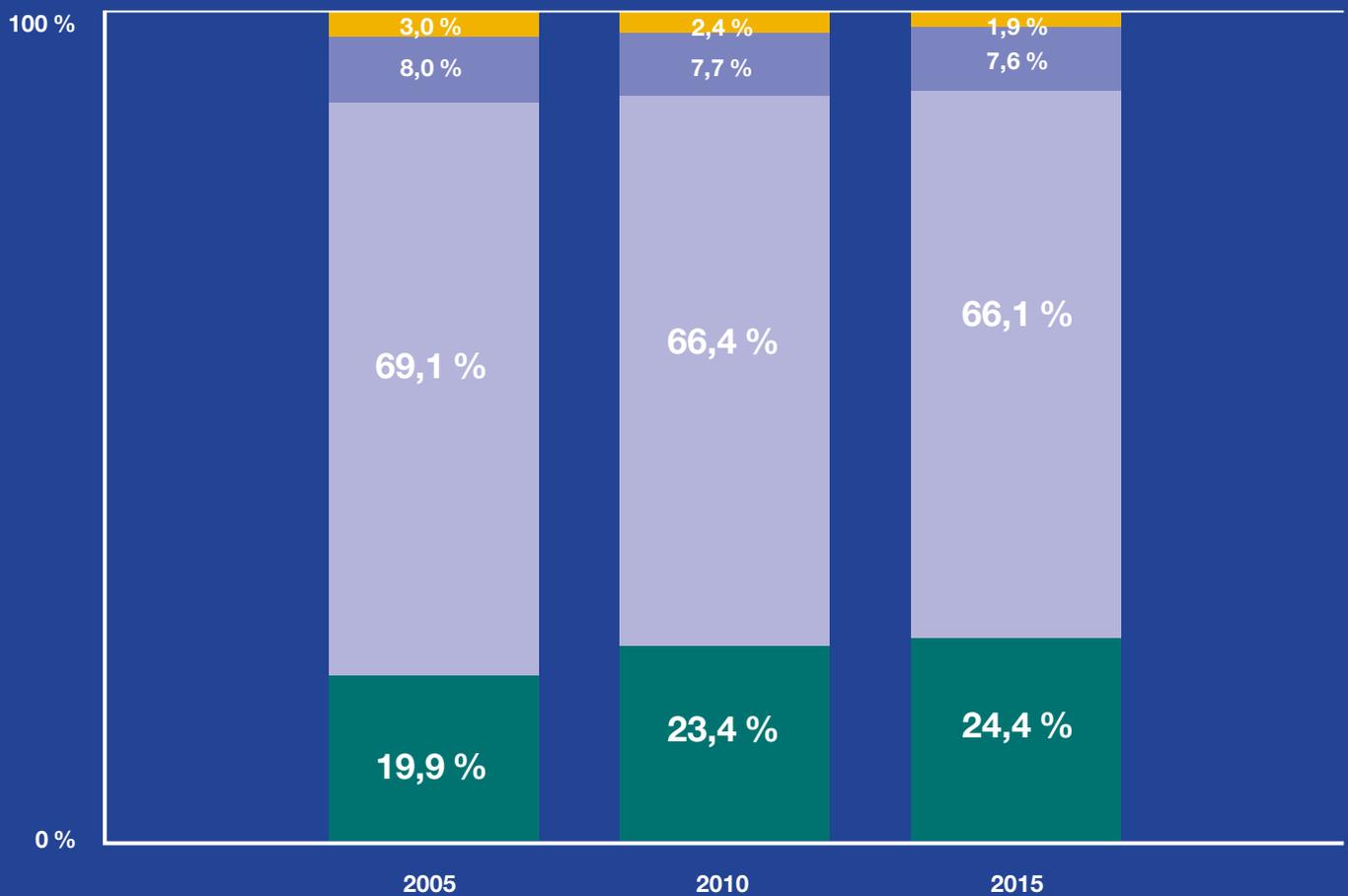
Der Bundesrat wurde im Dezember 2019 mit vier gleichlautenden Motionen aufgefordert, dem Parlament einen Massnahmenplan zur Steigerung des öV-Anteils zu unterbreiten. Anfang 2020 beantragt der Bundesrat die Annahme der Motion und zeigt sich bestrebt, den nationalen und internationalen Personenverkehr umweltfreundlicher zu gestalten.

Für die Steigerung des öV-Anteils muss in erster Linie das Angebot zu attraktiven Preisen ausgebaut werden. Im Personenverkehr soll beispielsweise der internationale Schienenverkehr gestärkt werden, um den Flugverkehr im Kurzstreckenbereich auf die Bahn zu verlagern. Denn ein Kilometer im Flugzeug belastet das Klima etwa 30 Mal so stark wie ein Kilometer im Zug.

Ohne Steigerung des öV-Anteils sind die Klimaziele und diejenigen der Energiestrategie nicht erreichbar. Der öV ist somit Teil der Lösung und nicht des Problems.

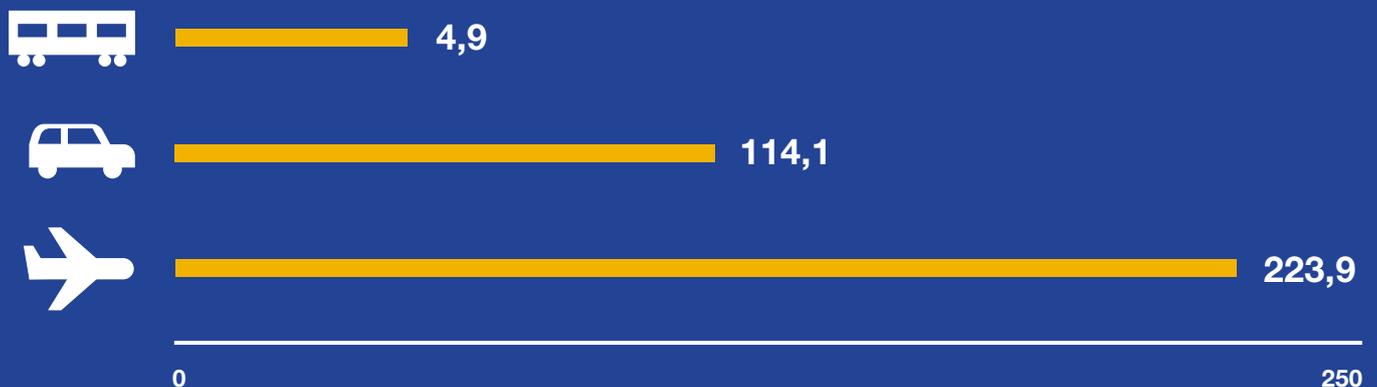
# Entwicklung des Modalsplits im Personenverkehr in der Schweiz

In Prozent der Kilometer



## Vergleich Klimabilanz Verkehrsträger

In Kilogramm CO<sub>2</sub>, Strecke Zürich-Paris in durchschnittlichen Verkehrsmitteln mit mittlerer Belegung, 2019



# Die Verschiebung des Modalsplits im Güterverkehr

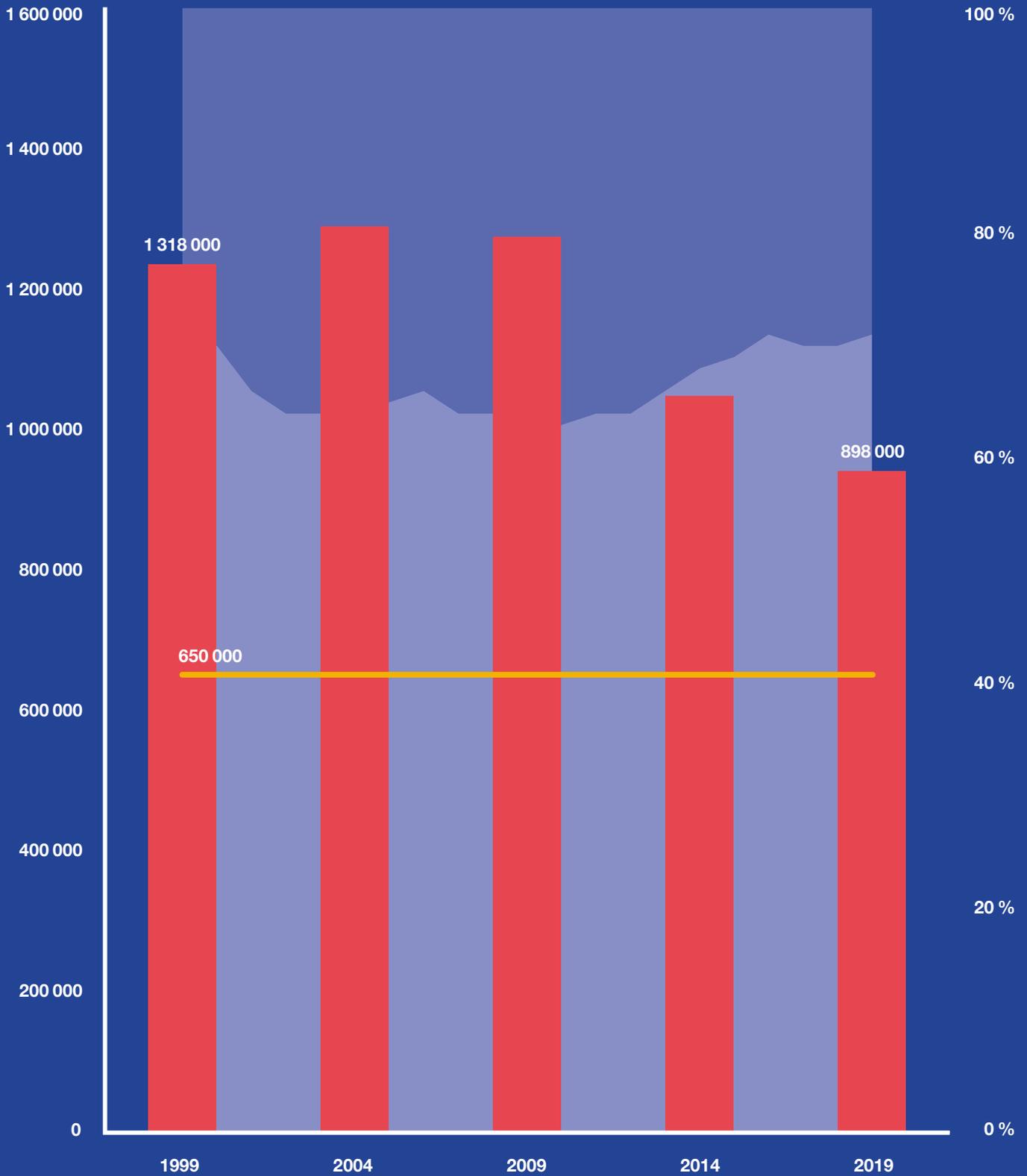
Verglichen mit dem durchschnittlichen Schienenanteil der 28 EU-Staaten, der bei nur rund 18 Prozent liegt, ist der Anteil der auf der Schiene transportierten Güterverkehre in der Schweiz mit 37 Prozent hoch. Dennoch: Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bleibt eine Herausforderung. Im Binnenverkehr hat der Güterverkehr auf der Strasse 2018 den grössten Anstieg seit 20 Jahren verzeichnet und betrug 10,7 Milliarden Tonnenkilometern.

Im alpenquerenden Güterverkehr besteht seit 25 Jahren ein Verlagerungsziel. Als Grundsatz in der Bundesverfassung verankert, sollten gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz ab 2018 noch höchstens 650 000 alpenquerende Güterverkehrsfahrten auf den Transitstrassen im Alpengebiet gezählt werden. Dieses Ziel wurde bis heute nicht erreicht.

Zur Umsetzung des Verfassungsauftrags müssen einerseits bestehende Instrumente wie die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für LKW sowie die Gewichtslimite von 40 Tonnen für LKW erhalten werden. Andererseits braucht es zusätzliche Massnahmen: Der Ausbau der NEAT-Zulaufstrecken in den nördlichen und südlichen Nachbarländern muss konsequent vorangetrieben werden. Ebenso ist die international abgestimmte Planung der Fahrpläne und Trassennutzung sowie eine Harmonisierung der Baustellenplanung erforderlich. Bis daraus die vollen Produktivitätssteigerungen für den Schienengüterverkehr resultieren, muss die Förderung des transalpinen unbegleiteten kombinierten Verkehrs durch Betriebsabgeltungen des Bundes weitergeführt werden.

# Entwicklung des Modalsplits im alpenquerenden Güterverkehr

Y-Achse links: Anzahl alpenquerende Lastwagenfahrten, Y-Achse rechts: Anteil des Schienen- und Strassenverkehrs in Prozent



■ Anzahl alpenquerende Lastwagenfahrten ■ Verlagerungsziel ■ Anteil Schiene ■ Anteil Strasse

# Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern im Personenverkehr

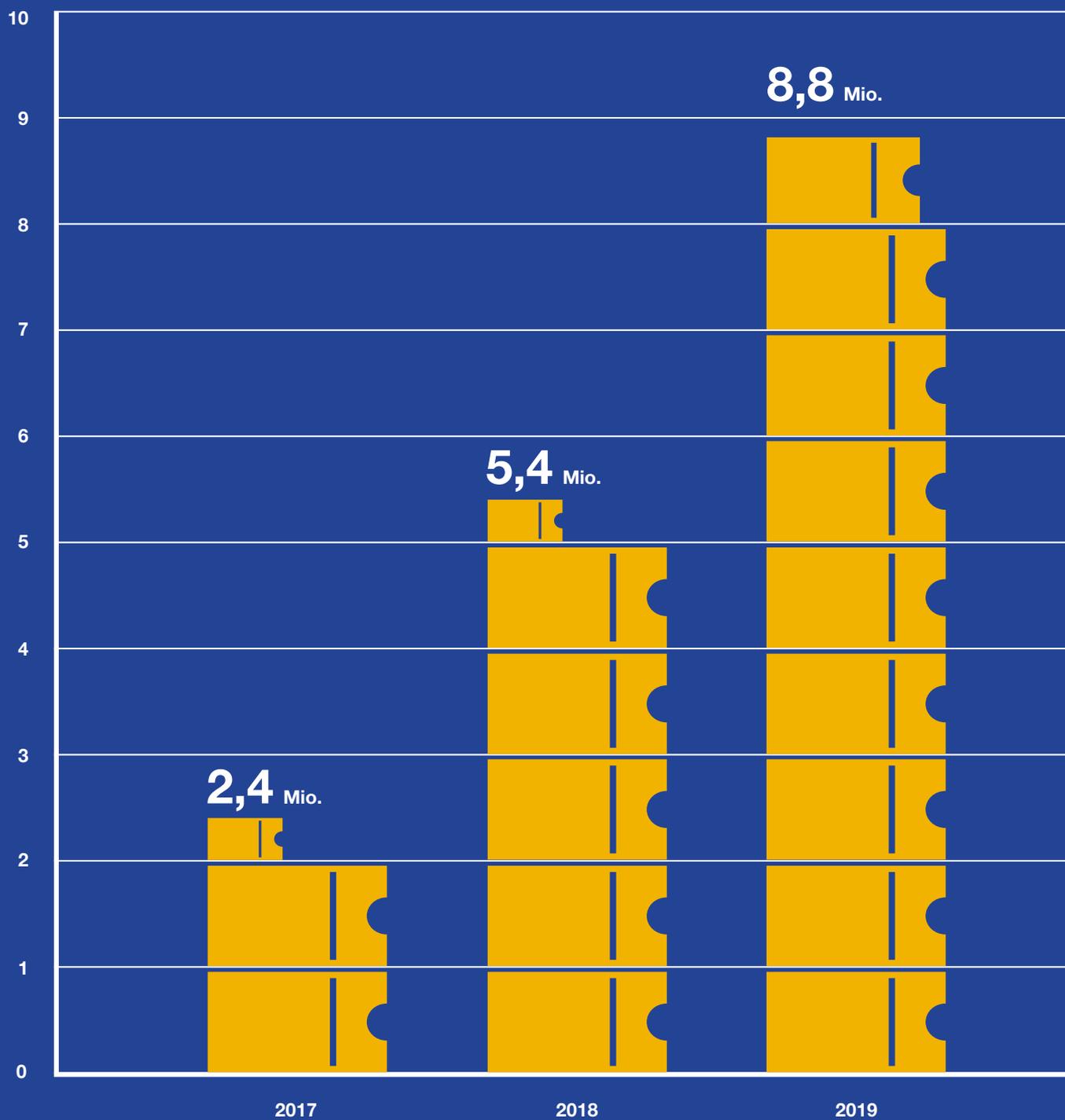
Der öV steht in einem intermodalen Wettbewerb. Darin ist vermehrt zu berücksichtigen, wie stark die einzelnen Verkehrsträger zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Zwei grosse Stärken des öV sind seine Energieeffizienz und sein hoher Grad an Elektrifizierung. Je mehr Verkehrsträger, die wenig energieeffizient sind, mit Abgaben belastet werden, desto mehr wird indirekt der öV unterstützt.

Obwohl vorab das Angebot für die Wahl zwischen öV und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) massgebend ist, hat auch die Preisentwicklung im öV einen wesentlichen Einfluss auf die aktuelle Stagnation des relativen Wachstums des öV. Während die Preise für öV-Billette überdurchschnittlich gestiegen sind, wurden die Betriebskosten eines Autos seit 2013 im Vergleich zur Teuerung sogar günstiger. Für den VöV ist wichtig, dass der öV für die Kundinnen und Kunden bezahlbar bleibt. Besonders grosses Potenzial besteht im Freizeitverkehr. Mit Sparbilletten und dem Ausflugsabo versuchen die Transportunternehmen, neue Kundinnen und Kunden auf Bahn, Bus und Tram zu bringen.

Damit der öV neben dem MIV im Wettbewerb bestehen kann, müssen sich die Preisentwicklungen wieder angleichen. Aus Gründen des Klimaschutzes unterstützt der VöV eine griffige CO<sub>2</sub>-Abgabe auch auf Treibstoffen. Denn das Fliegen wird heute von keinerlei Abgaben belastet und ist somit zu günstig. Dies ist ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil für die Schiene, namentlich im internationalen Schienenfernverkehr. Folge der teilweise verloren gegangenen Kundinnen und Kunden ist, dass das öV-Angebot auf gewissen Relationen auch nicht ausgebaut werden kann, was wiederum zum Nachteil der verbleibenden öV-Kundinnen und Kunden ist. Ohne Gegensteuer befindet sich der Zugverkehr über grössere Distanzen in einer Abwärtsspirale.

# Entwicklung Sparbillette

Absatz in Mio. Franken

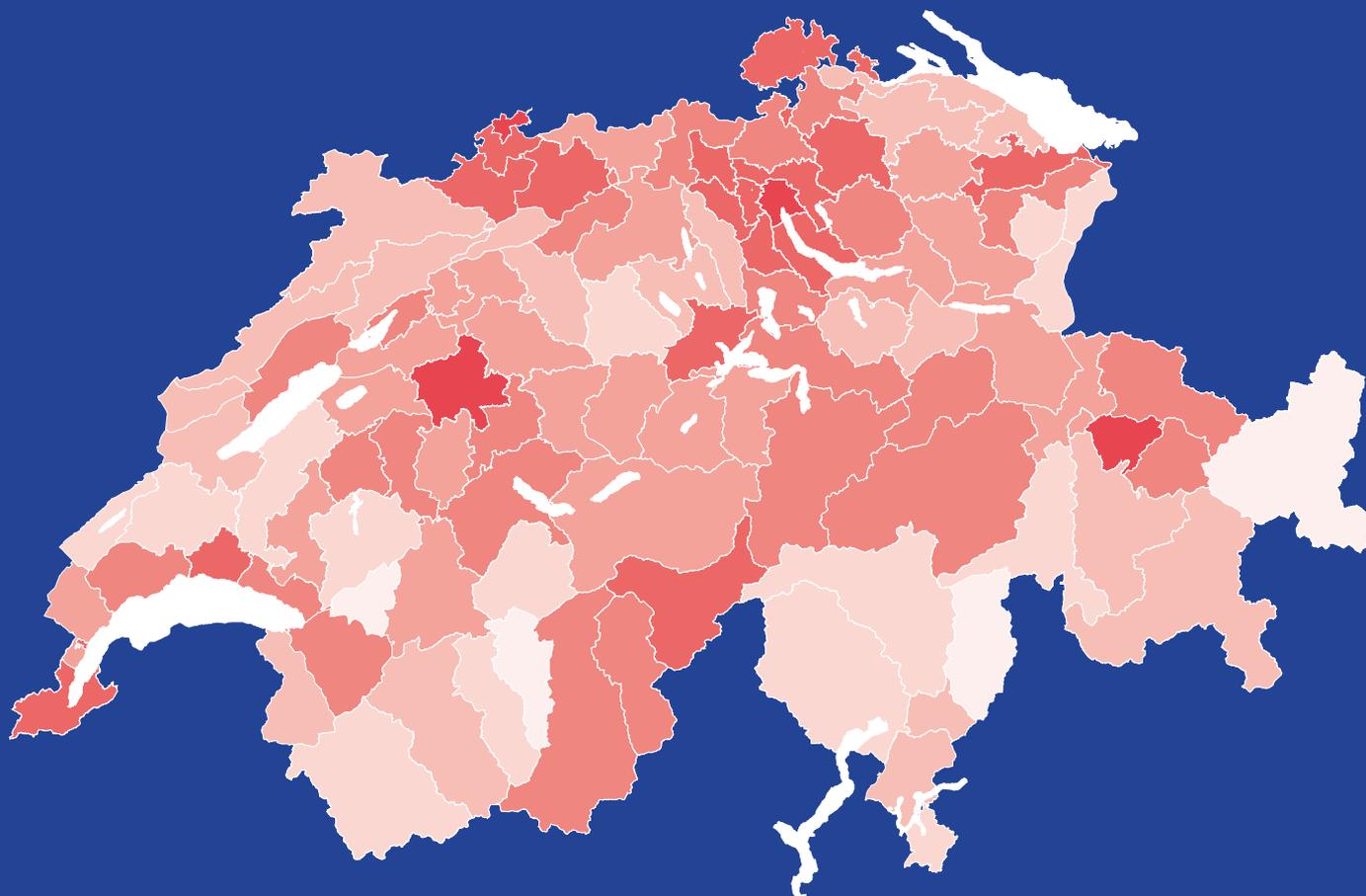


# Effiziente und nachhaltige Nutzung von Raum und Verkehr

Gemäss Verkehrsprognosen des Bundes wird der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten weiter wachsen. Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr soll auf einzelnen Strecken bis 2040 sogar verdoppelt werden. Gleichzeitig ist der Raum in der 41 000 km<sup>2</sup> kleinen Schweiz begrenzt. Eine verbesserte, aufeinander abgestimmte nationale Raum- und Verkehrspolitik ist unabdingbar. Sie führt dazu, dass Neu- und Ausbauten der Verkehrsinfrastrukturen gezielter erfolgen und so dem Verkehrswachstum Rechnung getragen werden kann. Je besser die Raumordnung und die Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt werden, indem zum Beispiel Nutzungen mit hoher Dichte bei öV-Knoten zugelassen werden, desto höher ist der Anteil der öV-Nutzerinnen und Nutzer. Desgleichen sollten Logistikflächen an bahnnahen Standorten geplant werden und nicht auf der grünen Wiese, damit der Anschluss an den Schienengüterverkehr gewährleistet ist. Der Raum- und Energieverbrauch kann bei einer guten, auf die öV-Knoten abgestimmten Raumordnungspolitik erheblich reduziert werden.

Neben Kapazitätserweiterungen und Engpassbeseitigungen im öV braucht es neue Lösungen für eine effizientere Kapazitätsbewirtschaftung. Künftig wollen Transportunternehmen mit neuen Technologien mehr aus dem bestehenden Netz herausholen. Mit dem Branchen-Innovationsprogramm «smartrail 4.0» wollen die Transportunternehmen die Kapazität im Schienennetz um bis zu 30 Prozent steigern und die Kosten im Vergleich zur traditionellen Technologie um 450 Millionen Franken pro Jahr senken. Wegen den langen Vorlaufzeiten der Realisierung muss das öV-System schon heute für die ferne Zukunft ausgerichtet werden, obwohl viele Entwicklungen gar nicht bekannt sind.

# öV-Anteile in der Schweiz in Prozent der Wege, 2015



21-31 %

11-14 %

6,4-7,8 %

0,0-3,9 %

15-20 %

7,9-10 %

4,0-6,3 %

# Elektromobilität im Strassen-öV

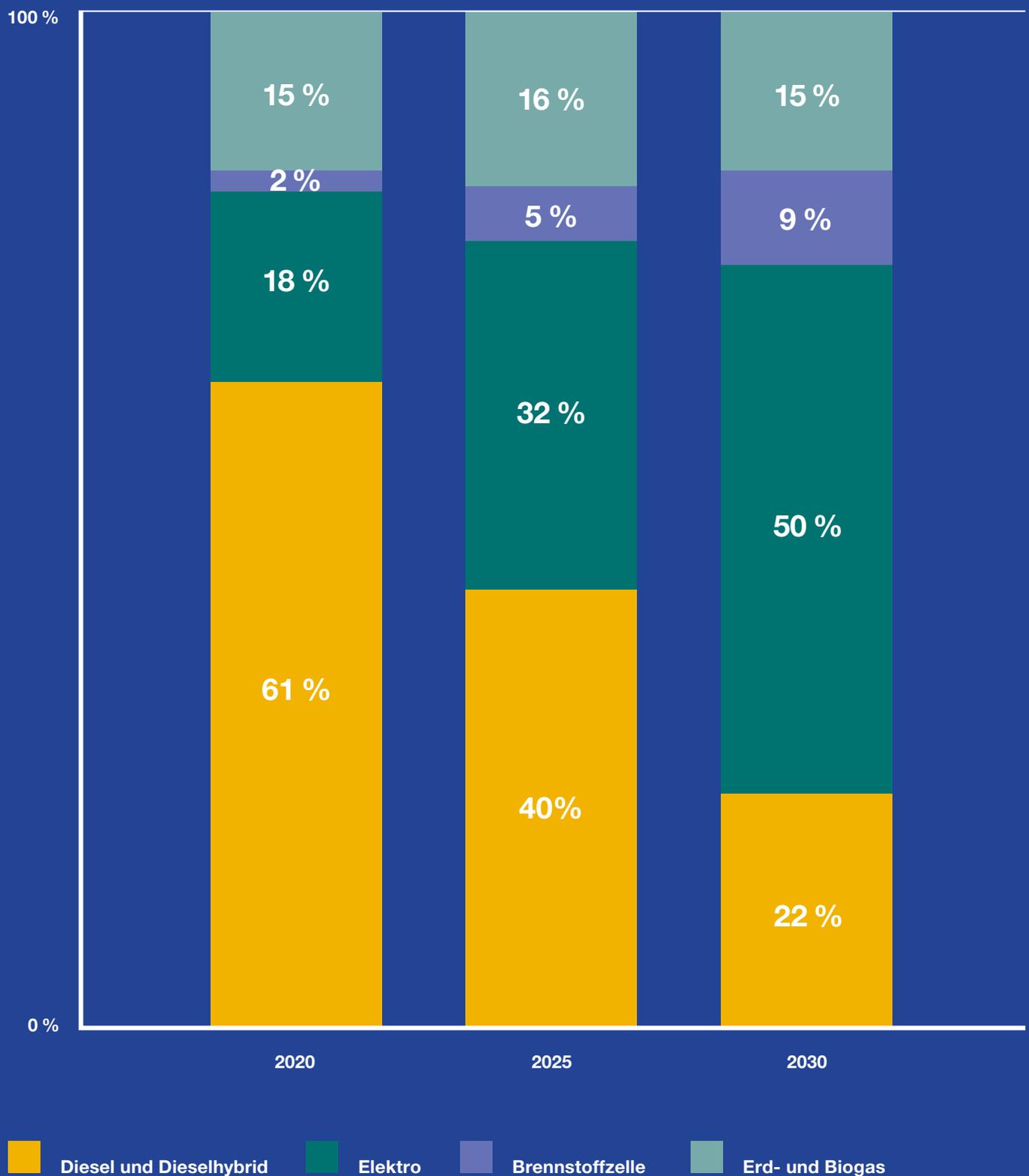
2019 hat die Schweiz die Marke von 10 000 neu immatrikulierten Elektroautos geknackt. Mehr als jedes zehnte neue Auto verfügte in diesem Jahr nicht mehr oder zumindest nicht nur über einen Benzin- oder Dieselmotor. Auch im öffentlichen Verkehr ist Elektromobilität ein Thema. Wird die Klimabilanz des öV angeschaut, so stehen vor allem die Unternehmen des öffentlichen Strassenverkehrs in der Pflicht: Der Busbereich verursacht den Löwenanteil der Treibhausgase im öffentlichen Verkehr.

Die Umstellung auf Elektrobusse birgt einige Herausforderungen. Aktuell bremsen die hohen Anschaffungs- und Betriebskosten für batterieelektrische Fahrzeuge die Nachfrage. Auch gibt es viele offene Fragen zur Ladeinfrastruktur.

Nach Annahme eines Postulates prüft der Bundesrat nun Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieselnissen auf klimaneutrale, nichtfossile Antriebssysteme. Und auch Schweizer Busunternehmen treiben die Elektromobilität voran. Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen haben 2017 entschieden, ihre Stadtbusflotte innert zehn Jahren auf E-Busse umzustellen. Die Elektrobustategie «eBus VBZ» der Verkehrsbetriebe Zürich verfolgt das Ziel, bis 2030 die Dieselflotte durch Fahrzeuge mit elektrischen und emissionsfreien Antrieben abzulösen. In der Stadt Genf setzt die TPG auf einer Linie seit 2018 einen elektrischen Bus ein, dessen Batterie während den Stopps an den Haltestellen nachgeladen wird. Und auch Bernmobil stellte 2018 eine Gelenkbuslinie komplett auf batteriebetriebene Elektrobuste um.

Das von der EU Kommission finanzierte und vom internationalen Verband für öffentliches Verkehrsweisen (UITP) koordinierte Projekt ZeEUS (Zero Emission Urban Bus System) geht davon aus, dass in zehn Jahren die Hälfte aller städtischen Busse in Europa elektrisch betrieben werden.

# Marktanteile für Stadtbusse nach Antriebstechnologie Prognosen, 2017



# Impressum

## **Herausgeber**

Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Dählhölzliweg 12, CH-3000 Bern 6  
info@voev.ch, www.voev.ch

## **Redaktion/Inhaltskonzept**

VöV: Daniela Walker, Bernhard Adamek, Ueli Stückelberger

## **Visuelles Konzept**

heyday.ch

## **Layout/Grafik**

VöV: Adrian Remund und Philipp Lädach

## **Druck**

VÖGELI AG, Langnau i.E.  
Cradle to Cradle®

## **Auflage**

D: 2000 Ex., F: 500 Ex., E: 200 Ex.

Printversion bestellen unter  
**[www.voev.ch/bestellen](http://www.voev.ch/bestellen)**

© VöV, 2020



Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6  
[www.voev.ch](http://www.voev.ch)  
[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)