

2022/23

# 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 ist in der Schweiz fest verankert	6
Gesellschaft und Umwelt 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
Drei von vier Gütertonnen durchqueren die Schweizer Alpen auf der Schiene	16
<b><u>Die gesellschaftliche Bedeutung des öV heute</u></b>	<b>18</b>
Flächendeckendes Angebot dank regionalem Personenverkehr	20
Eine Reise – ein Ticket	22
Ein öffentlicher Verkehr für alle Menschen	24
Mit dem öV pünktlich und sicher ans Ziel	26
Der öV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung	28
Der öV versorgt die Schweiz mit Gütern	30
Der öV ist für den Tourismus von Bedeutung	32
Systemrelevant und doch stark betroffen – öV in der Corona-Pandemie	34
<b><u>Die Finanzierung des öV</u></b>	<b>36</b>
Gut genutzte Steuergelder	38
Finanzielle Auswirkungen der Corona-Pandemie	40
Gesicherte Infrastrukturfinanzierung dank Bahninfrastrukturfonds	42
Bund und Kantone ermöglichen die regionale öV-Erschliessung	44
<b><u>öV-Perspektiven für die Schweiz von Morgen</u></b>	<b>46</b>
Die öffentlichen Verkehrsmittel gehören weiterhin zu den umweltfreundlichsten	48
Energiesparend unterwegs	50
Die Verschiebung des Modalsplits im Personenverkehr	52
Die Verschiebung des Modalsplits im Güterverkehr	54
Effiziente Nutzung von Raum dank öV	56
Umweltfreundliche Antriebe 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 mit diversen Herausforderungen konfrontiert, namentlich dem Klimawandel. Der öV als sauberes, äusserst energieeffizientes und platzsparendes Transportmittel hat 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. In der ganzen Klimawende ist der öffentliche Verkehr Teil der Lösung.

Die Corona-Pandemie bedeutet(e) für den öV eine zusätzliche Herausforderung, die sich auch in den Zahlen niederschlägt, namentlich im temporären Rückgang der Fahrgäste. Ich bin aber überzeugt, dass unsere Kundinnen und Kunden rasch wieder von den Stärken des öV angezogen und wieder zum öV zurückkommen werden.

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 ist in der Schweiz fest verankert

Die Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr (öV) in der Schweiz ist bis zum Start der Corona-Pandemie im Jahr 2019 beeindruckend. Gemessen wird dies an den von Personen im öV zurückgelegten Distanzen, den sogenannten Personenkilometern.

Im Zeitraum 2000–2019 hatte insbesondere der Eisenbahnverkehr 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 durchschnittlich 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 im Schweizer öV-Netz mit einem Zuwachs von insgesamt über 50 Prozent im gleichen Zeitraum.

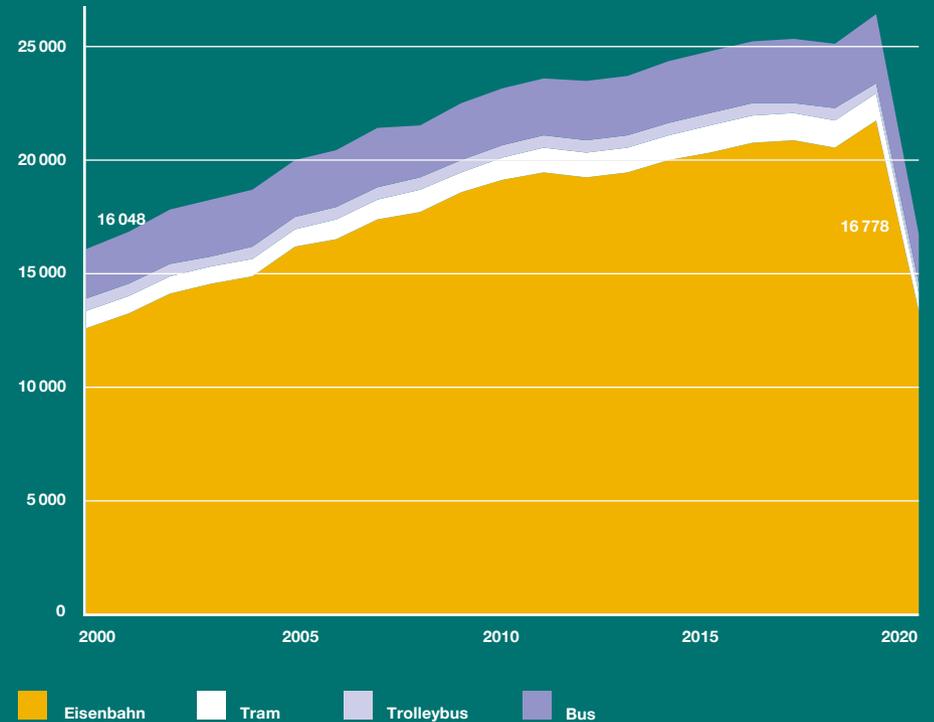
Da Busse und Trams meist für kurze Wege genutzt werden und das Verkehrsmittel oft gewechselt wird, dominieren sie bei der Anzahl Personenfahrten: Für fast drei Viertel der Fahrten im öV steigen die Passagiere in ein Verkehrsmittel des öffentlichen Strassenverkehrs.

Aufgrund der Corona-Pandemie ist im Jahr 2020 über ein Drittel der Nachfrage weggebrochen. Zurzeit ist offen, wie gross und welche strukturellen Auswirkungen die Krise auf das Mobilitätsverhalten und auf die Nachfrageentwicklung im Personenverkehr haben wird. Etwas scheint jedoch klar zu sein: Der Verkehr wächst auch in Zukunft.

Zu diesem Schluss kommt der Bund in seinen 2021 publizierten «Verkehrsperspektiven 2050». Konkret wird erwartet, dass der Personenverkehr um weitere 11 Prozent zunimmt. und der Güterverkehr soll im gleichen Zeitraum sogar um 31 Prozent wachsen.

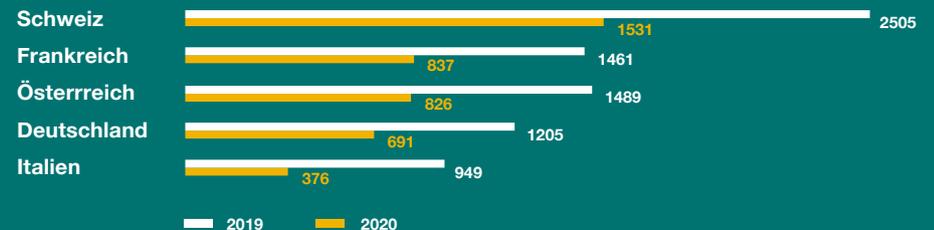
Der Blick zurück und in die Zukunft beweist, dass der öV in der Schweiz äusserst attraktiv und fest verankert ist und ihm eine äusserst grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt. Dank seiner weitestgehenden CO<sub>2</sub>-Neutralität und seiner Energieeffizienz ist er bei der Bewältigung der Klimaerwärmung Teil der Lösung.

## Entwicklung der Nachfrage im Schweizer öV in Mio. Personenkilometer



## Nachfrage im europäischen Bahnverkehr

In Kilometer pro Einwohner und Jahr



Quelle oben: Bundesamt für Statistik (BFS) / Quelle unten: Eurostat, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), Zusammenstellung SBB

## Gesellschaft und Umwelt profitieren vom stetigen Angebotsausbau im öV

Um die steigende Nachfrage bewältigen zu können, haben die Transportunternehmen das Angebot stetig erweitert – bis zum Start der Corona-Pandemie.

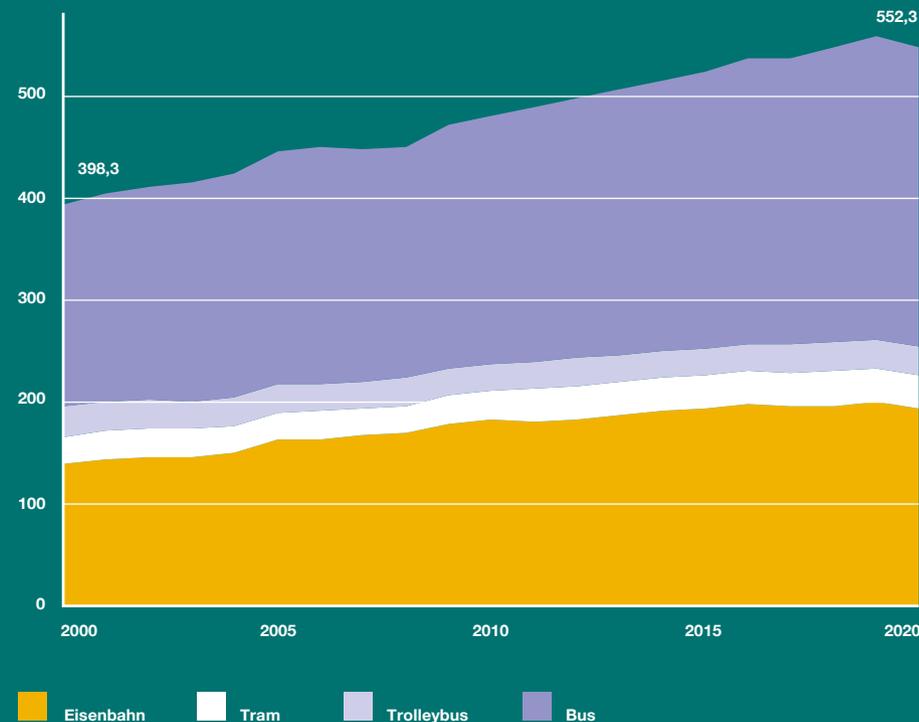
Die Verkehrsmittel des öV sind jetzt häufiger (Taktverdichtungen), rascher (Geschwindigkeitssteigerungen), direkter (umsteigefrei) und länger (Nachtangebote) unterwegs. Zudem werden Züge, Busse und Trams stetig an neue Kundenbedürfnisse (Niederflureinstiege, Kundeninformationssysteme, Steckdosen etc.) angepasst.

Der Angebotsausbau kann anhand der Entwicklung der Zug- und Kurskilometer veranschaulicht werden. 2019 legten Bahnen, Trams und Busse gut 40 Prozent mehr Kilometer zurück als im Jahr 2000. Das grösste Angebotswachstum gab es bei den Verkehrsträgern Bus (+50 Prozent) und Eisenbahn (+42 Prozent). Aber auch das Tramangebot hatte seit 2000 um fast 30 Prozent zugenommen. Eine leichte Abnahme des Angebots gab es lediglich bei den Trolleybussen (–8 Prozent).

Wie zu erwarten, sind die kurzfristigen Effekte der Pandemie auch beim Angebot sichtbar. In Absprache zwischen Besteller und Transportunternehmen wurde 2020 das Angebot temporär reduziert, um die wirtschaftlichen Kosten des Corona-Lockdowns zu minimieren.

Mittel- und langfristig muss jedoch dem Angebotsausbau im öV wieder ein sehr grosses Gewicht beigemessen werden. Insbesondere mit Blick auf die Klima- und Energiewende trägt das Angebot des öV ein zentrales Element zur Lösung bei.

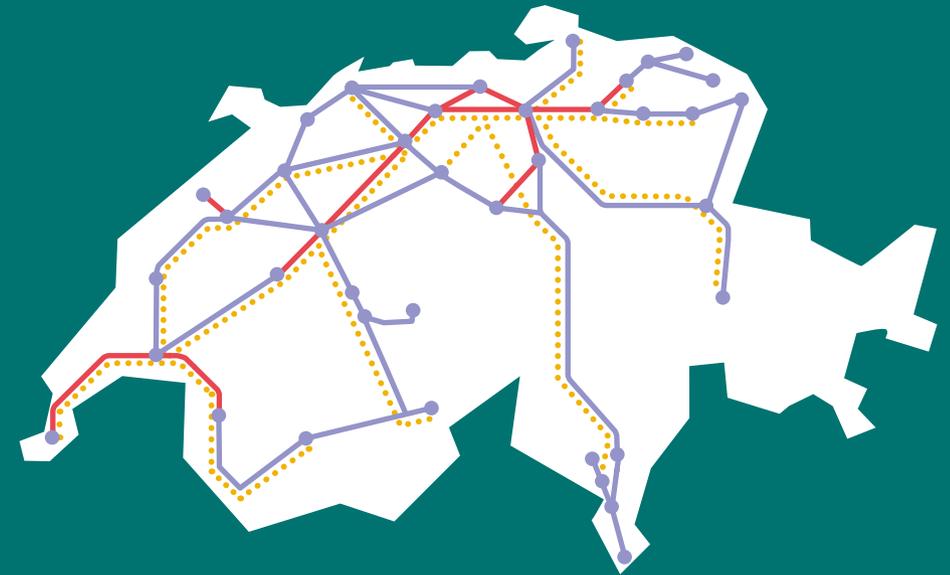
## Entwicklung des Angebots im Schweizer öV in Mio. Zugs- und Kurskilometer



## 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) wurde mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels vollendet und hat 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, auch wenn der COVID-19 bedingte Nachfragerückgang die Situation temporär etwas entschärft. Engpässe gibt es auf der Schiene und bei Bahnhöfen. Gemäss Verkehrsprognosen des Bundes nimmt die Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr bis 2050 um weitere 11 Prozent zu. Aus diesem Grund wird anhand des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die Bahninfrastruktur in Etappen erweitert. Dazu hat das Parlament seit 2014 für die Ausbauschnitte 2025 und 2035 Investitionen von rund 20 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.



— 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. 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 (GA) hat in den letzten Jahrzehnten enorm an Bedeutung gewonnen und erreichte 2019 den bisherigen Peak mit einer halben Million GA im Umlauf. Die beiden Abonnemente sind das Herzstück des öV Schweiz und werden seit einigen Jahren auf dem SwissPass ausgegeben.

Seit 2020 ist aufgrund der Corona-Pandemie eine gewisse Verlagerung weg von Jahresabos hin zu Einzelfahrausweisen feststellbar. Diese Entwicklung ist einerseits auf die Einschränkung der Mobilität während den akuten Phasen der Pandemie und die Homeoffice-Pflicht zurückzuführen. Andererseits bildet sie strukturelle Änderungen der Gewohnheiten und eine gewisse Substitution des Pendlerverkehrs durch Homeoffice ab. Mit dem Testen von innovativen und flexibleren Abonnementsformen wird die öV-Branche diesen neuen Mobilitätsanforderungen gerecht und sorgt dafür, dass auch weiterhin jeder zweite Schweizer und jede zweite Schweizerin gerne ein öV-Abonnement nutzt.

## Entwicklung der Anzahl öV-Abonnemente in der Schweiz



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

Pro Strecke und Tag fahren auf dem SBB-Netz durchschnittlich 127 Personenzüge. Bei einer Betriebsdauer von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts heisst das: Alle rund 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 bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie auf seinen vier Bahnlinien über 18 Millionen Fahrgäste beförderte, 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: 150 Züge täglich pro Strecke gegenüber 88 in Deutschland und 48 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 im laufenden Betrieb, sozusagen unter dem rollenden Rad. Dafür weichen sie auf Randstunden aus, was wiederum die Bauzeit einschränkt. Dazu kommt, dass auf dem am dichtest befahrenen Schienennetz Europas die Gleise häufiger ausgewechselt werden.

## Zugdichte in Europa

Durchschnittliche Anzahl Züge pro Strecke und Tag auf der Eisenbahninfrastruktur, 2020 und \*2018

### Schweiz



### Deutschland



### Österreich



### Italien



### Frankreich\*



Personenzüge Güterzüge

Quellen: UIC International Railway Statistics, ProRail, Zusammenstellung SBB

# Drei von vier Gütertonnen durchqueren die Schweizer Alpen auf der Schiene

Im Jahr 2021 wurden 74,9 Prozent der Güter auf der Schiene durch die Alpen transportiert und damit der höchste Schienenanteil seit 30 Jahren registriert. Abgewickelt wird der Verkehr über die Gotthard- und die Lötschberg-Simplon-Achse. Die Steigerung um 3,1 Prozentpunkte gegenüber 2019 ist auf die Fertigstellung der NEAT mit dem Ceneri-Basistunnel, die Inbetriebnahme des Vier-Meter-Korridors auf der Gotthard-Achse sowie weitere Massnahmen zugunsten der Verlagerungspolitik zurückzuführen.

Im Vergleich zu den Nachbarstaaten weist die Schweiz im alpenquerenden Güterverkehr einen sehr hohen Schienenanteil auf. In Österreich wurden 2019 ein Viertel der alpenquerenden Güter auf der Schiene transportiert. In Frankreich lag der Schienenanteil bei Gütern mit 12 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, und 2021 wurden noch 860 000 alpenquerende Schwerverkehrsfahrten registriert.

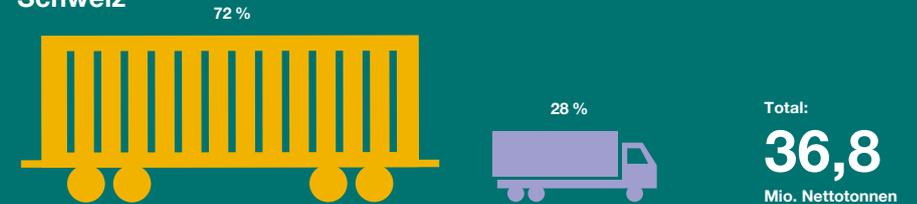
Damit wird der Zielwert von 650 000 Fahrten, welcher gemäss Art. 3 des Bundesgesetzes über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene spätestens im Jahr 2018 zu erreichen gewesen wäre, weiterhin um 210 000 Fahrten überschritten.

Mit der Weiterentwicklung der LSVA und der Fortführung der rollenden Landstrasse (RoLa) bis 2028 soll die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter gestärkt werden. Zur Diskussion stehen zusätzlich der Ausbau der NEAT-Zubringerstrecke am französischen Rheinufer, eine stärkere Förderung des Einsatzes kranbarer Sattelaufleger sowie zusätzliche Subventionen für neue Transporte auf der Schiene.

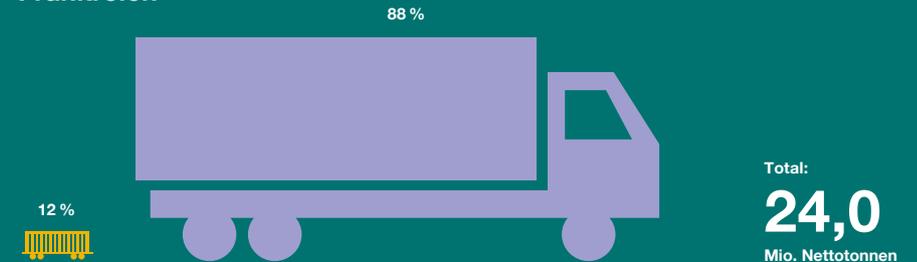
## Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr

Anteile des Schienen- und Strassenverkehrs in der Schweiz, Frankreich und Österreich, 2019

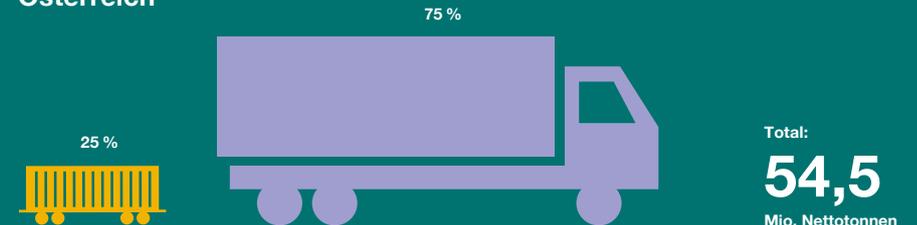
### Schweiz



### Frankreich

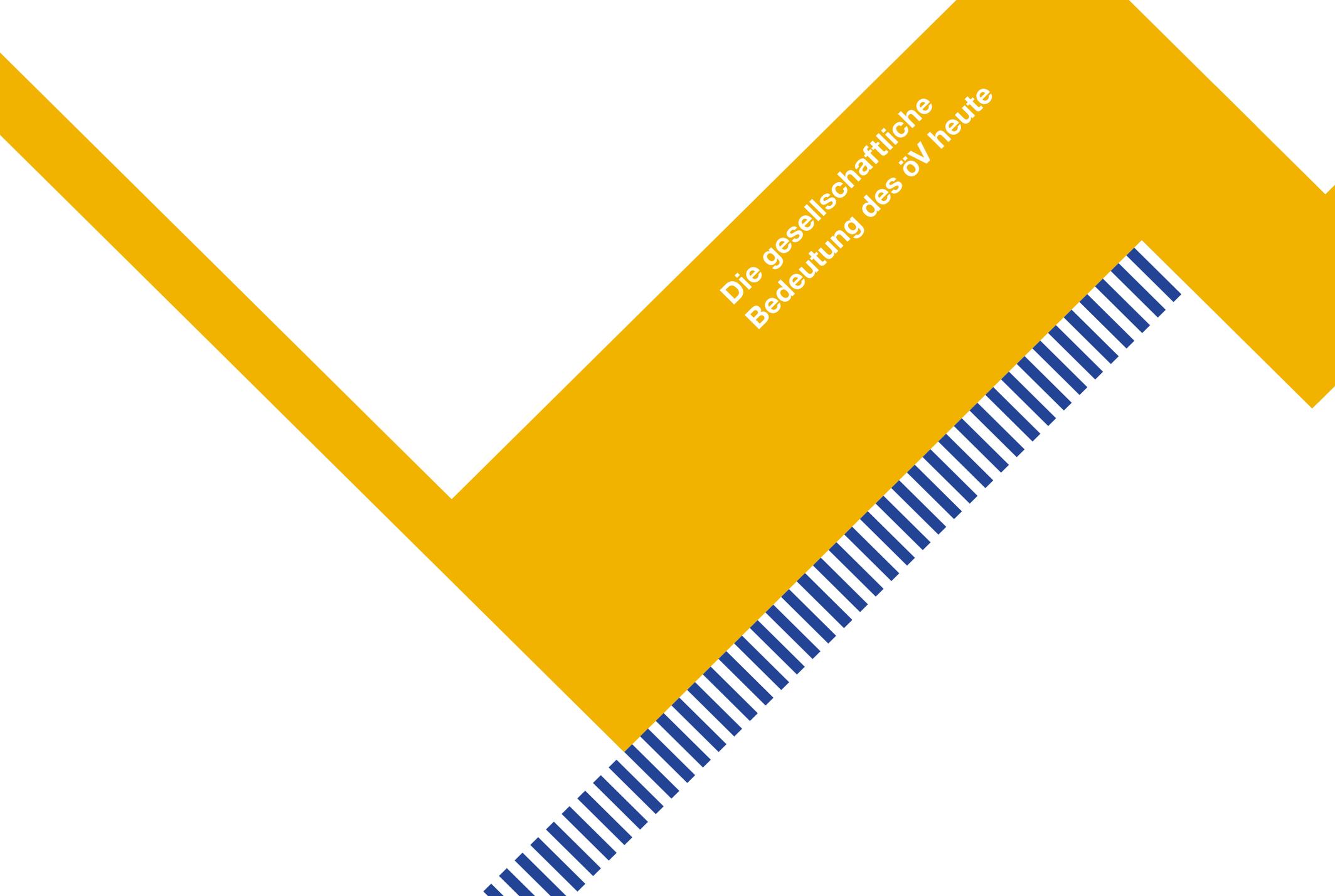


### Österreich



Schiene Strasse

Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)



Die gesellschaftliche  
Bedeutung des öV heute

# Flächendeckendes Angebot dank regionalem Personenverkehr

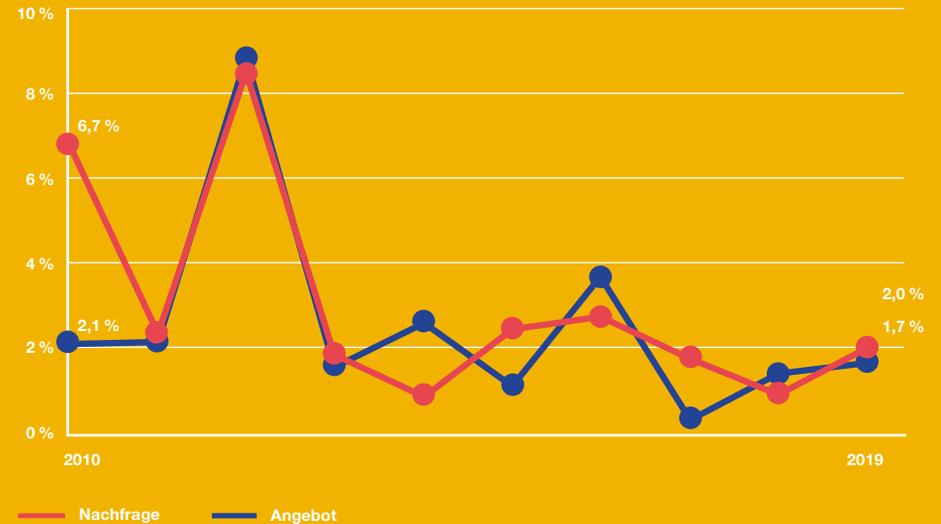
Der regionale Personenverkehr (RPV) ist ein tragender Pfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz, indem er attraktive Verbindungen innerhalb von Regionen inklusive der Erschliessung von entlegenen Gebieten garantiert. Die über 1500 Linien zur Grunderschliessung werden von knapp 120 Transportunternehmen 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 2010 bis 2020 von 253 Millionen auf 328 Millionen Kurskilometer ausgebaut (+28 Prozent). Gleichzeitig wuchs bis zur Corona-Krise 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.

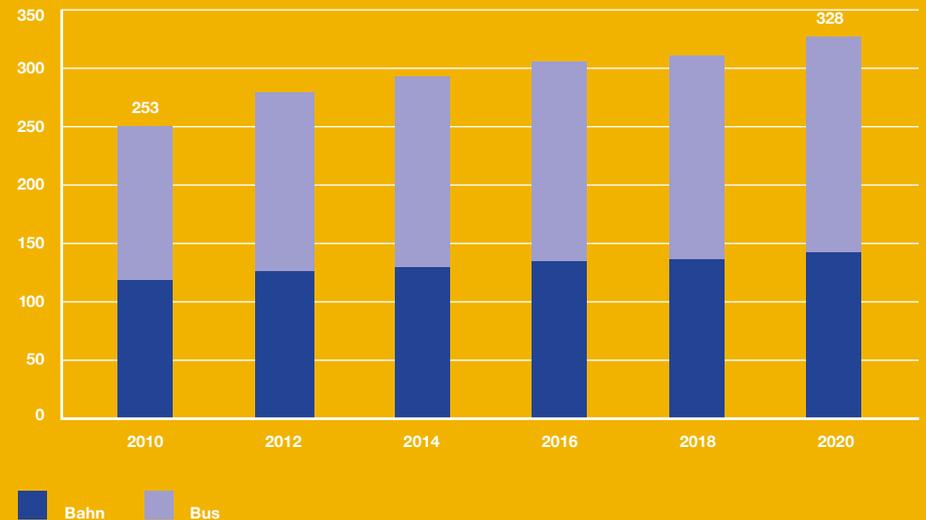
## Dynamische Entwicklung im regionalen Personenverkehr

Veränderung zum Vorjahr in Prozent



## Angebotsentwicklung im regionalen Personenverkehr

In Mio. Kurskilometer



Quelle: Bundesamt für Verkehr (BAV)

# Eine Reise – ein Ticket

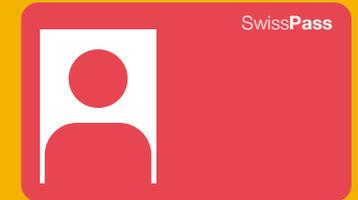
Wie der Käse, die Schokolade oder die Uhren gehören das General- und das Halbtaxabonnemement zur Schweiz. Sie sind die bekanntesten Produkte des Nationalen Direkten Verkehrs (NDV) in der Schweiz.

Träger des NDV sind rund 250 Transportunternehmen. Der NDV und die Tarifverbände, in denen rund 40 Prozent der öV-Einnahmen erwirtschaftet werden, bilden zusammen die Grundlage für das Prinzip «Eine Reise – ein Ticket». Die 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 Direkte Verkehr unternehmensübergreifende, einheitliche Preisregeln, Sortimente und Standards (z.B. Kundeninformation) garantiert, vereinfacht er das Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Er ermöglicht es den Kundinnen und Kunden, mit einem Fahrausweis mehrere Transportmittel und -unternehmen zu nutzen.

Der Direkte Verkehr deckt ausser einigen touristischen Angeboten das gesamte Schweizer Netz des öffentlichen Verkehrs ab. Das sind über 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



## Ein öffentlicher Verkehr für alle Menschen

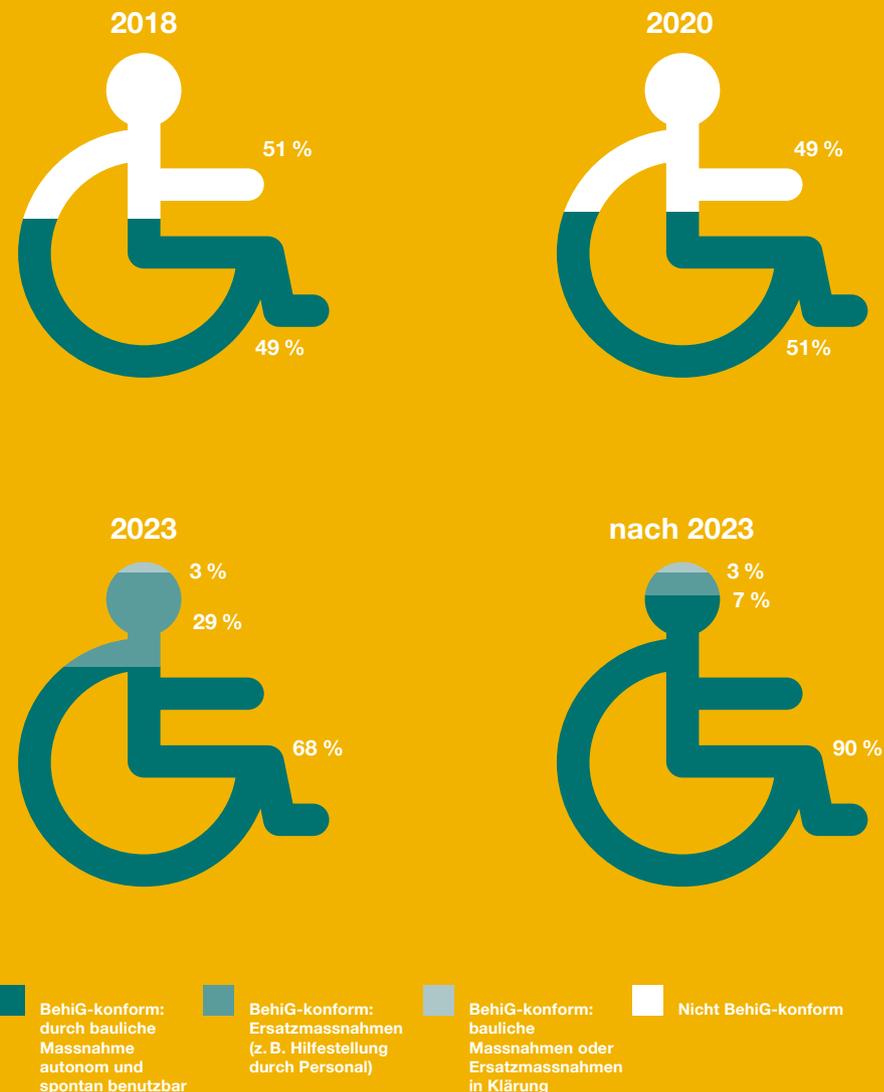
2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) in Kraft getreten, das für Menschen mit Behinderungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet. Auch der öffentliche Verkehr soll den Bedürfnissen aller Menschen zugänglich sein. Konkret sollen bis spätestens Ende 2023 auch 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 jeder zweite Schweizer Bahnhof autonom und spontan im Sinne des BehiG benutzt werden. Da sich darunter überdurchschnittlich viele grössere Bahnhöfe befinden, profitieren heute bereits über zwei Drittel aller Ein- und Aussteigenden von der BehiG-Konformität. Bis zum Ablauf der gesetzlichen Frist werden weitere 292 Bahnhöfe baulich angepasst sein und rund 85 Prozent aller Ein- und Aussteigenden auf über zwei Drittel aller Bahnhöfe autonom und spontan reisen können. An den übrigen Bahnhöfen und Haltestellen werden die Bahnen Ersatzmassnahmen anbieten, in aller Regel in Form von Personalhilfe.

## BehiG-konforme Bahnhöfe in der Schweiz in Prozent



# Mit dem öV pünktlich und sicher ans Ziel

Der öV in der Schweiz bringt Sie nicht nur überall hin, sondern dies oft auch pünktlicher und bestimmt sicherer als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Konkret erreichen im Durchschnitt neunzehn von zwanzig Zugreisende und neun von zehn Busreisende ihr Ziel pünktlich, das heisst mit einer Verspätung von weniger als drei Minuten.

Züge des Agglomerationsverkehrs (S-Bahn) und solche, die ausserhalb der Zentren in ländlichen Gebieten und Bergregionen verkehren, sind dabei pünktlicher als direkte Züge vom Typ RegioExpress (RE) und Interregio (IR). Bei den Regionalbussen erzielen die Buslinien in ländlichen Regionen und im Berggebiet bessere Ergebnisse als diejenigen in den Agglomerationen.

Die seit Jahren starken Werte sind verglichen mit dem Ausland sehr hoch. Sie widerspiegeln das klare Bekenntnis der öV-Branche zu einer hohen Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität.

Dem gegenüber haben sich die Stautunden in der Schweiz innert zehn Jahren verdoppelt und schlugen auf den schweizerischen Nationalstrassen 2019 mit insgesamt 26 832 Stautunden zu Buche. Viel Zeit, welche Reisende im MIV gegenüber dem öV gewissermassen doppelt verloren haben.

Denn wer im öV von A nach B pendelt, fährt am Stau vorbei, kann in aller Ruhe seinen Termin vorbereiten und dazu einen Kaffee trinken.

Überdies reist der öV-Kunde ausgesprochen sicher. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr weist der öV eine massiv geringere Unfallrate aus. Die Eisenbahn gilt als sicherstes Verkehrsmittel. In den Jahren von 2010 bis 2019 lag das Risiko, mit dem Auto tödlich zu verunglücken, 68 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, VR, ÖBB, Renfe, DB, SNCF: 2020



Quelle: UIC International Railway Statistics

## Der öV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung

In der Schweiz arbeiteten 2020 acht von zehn Erwerbstätigen regelmässig ausserhalb ihres Wohngebäudes und waren somit Pendlerinnen und Pendler. Hauptverkehrsmittel der Arbeitspendlerinnen und -pendler war das Auto (52 Prozent). Aber auch der öffentliche Verkehr wurde von 27 Prozent der Arbeitnehmenden fürs Pendeln rege genutzt. Der öffentliche Verkehr ist somit wichtiger Dienstleister und sorgte dafür, dass 2020 knapp eine Million Arbeitspendlerinnen und -pendler sowie etwas weniger als eine halbe Million Ausbildungspendlerinnen und -pendler die Bahn, den Bus oder das Tram als Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung benutzt haben. Mit einem Anteil von 66 Prozent ist der öV bei den Ausbildungspendelnden zudem klar erste Wahl. Und auch während der Corona-Krise hat der öV die Grundversorgung der Schweiz mit Mobilitätsleistungen sichergestellt.

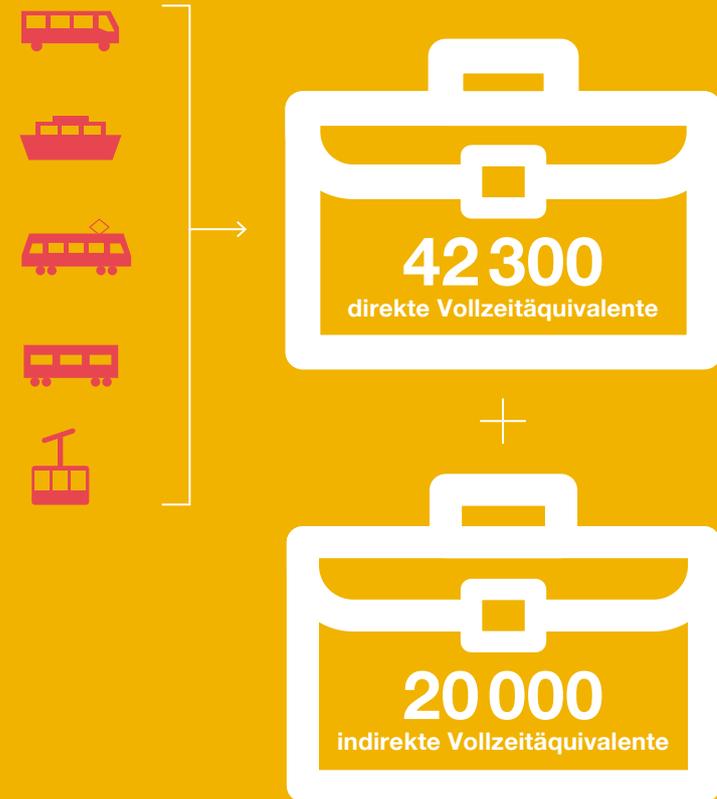
Die Schweizer öV-Unternehmen leisten auch als Arbeitgeber einen umfassenden Beitrag an die Schweizer Wirtschaft. Die Arbeitsleistung zur Erbringung der öV-Angebote wird inklusive Zulieferer durch rund 60 000 Vollzeitstellen erbracht. Zählt man die Beschäftigten in der Bahnindustrie hinzu, waren im Jahr 2018 in Berufen mit Bezug zum öV sogar über 92 000 Vollzeitäquivalente angestellt. Jedes Jahr starten überdies mehr als 1 000 Lernende ihre berufliche Laufbahn im öV.

Die schweizerischen öV-Unternehmen erzielten 2018 einen Umsatz von rund 13 Mrd. Franken. Die Wertschöpfung der direkt und indirekt erbrachten Leistungen belief sich auf über 12 Mrd. Schweizer Franken, was rund 1,8 Prozent des schweizerischen Bruttoinlandsprodukts entspricht. Davon entfielen 75 Prozent auf den Bahnverkehr und 25 Prozent auf den öffentlichen Strassenverkehr.

Als Auftraggeber für Industrie und Bauunternehmen, insbesondere für Leistungen in den Bereichen Hoch- und Tiefbau, Bahntechnik, elektrische Ausrüstungen, Rollmaterial oder Beratung und Sicherheit, ist der öV ein zentraler Sektor. Das Investitionsvolumen in den öV betrug in den vergangenen Jahren durchschnittlich rund 5,3 Mia. Schweizer Franken. Fast 85 Prozent dieser Investitionsaufträge wurden von Schweizer Unternehmen erbracht.

## Der öffentliche Verkehr schafft Arbeitsplätze

Vollzeitäquivalente, 2020



# Der öV versorgt die Schweiz mit Gütern

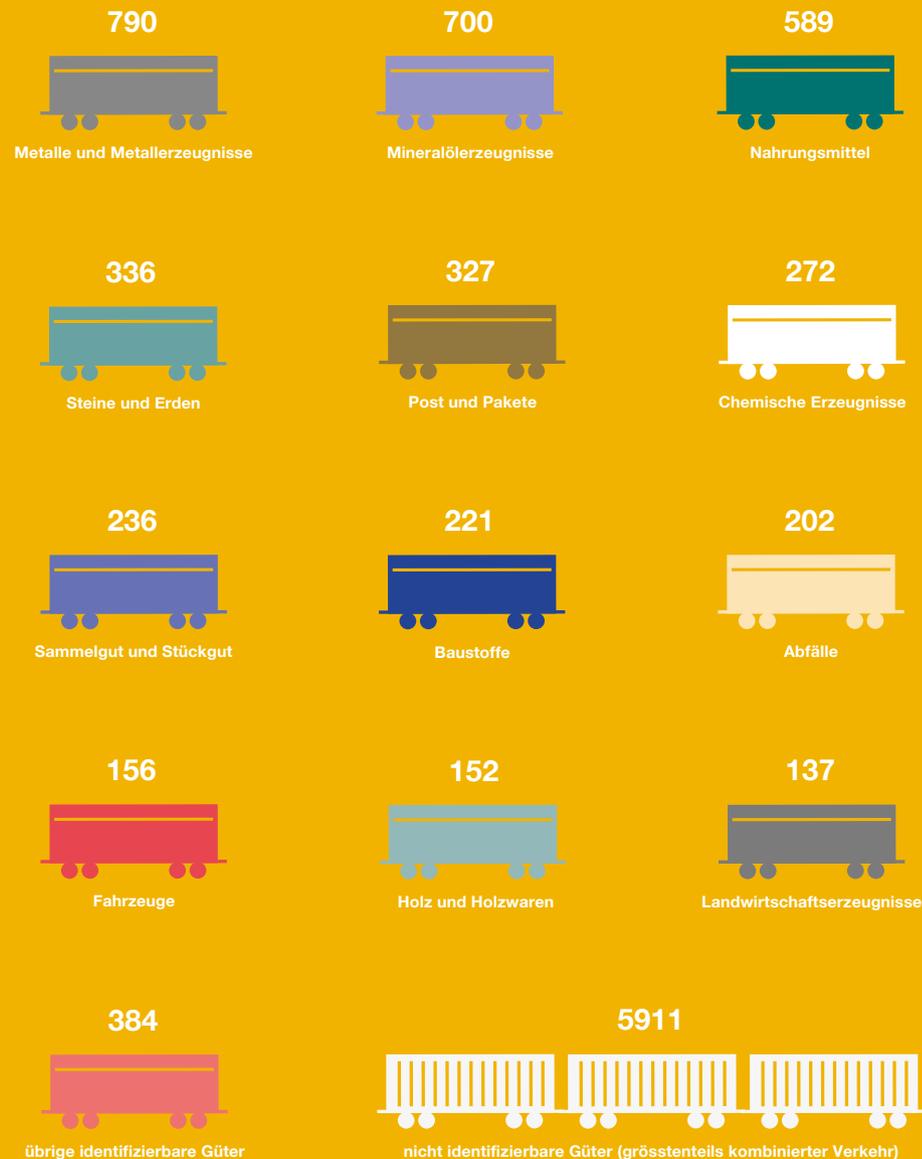
Bei der Landesversorgung ergänzen sich die beiden Verkehrsträger Strasse und Schiene. Während die regionale Feinverteilung der Waren aufgrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur meist über die Strassen erfolgt, bietet die Schiene vor allem bei längeren Transportwegen Vorteile.

Insgesamt wurden 2020 auf dem Schweizer Schienennetz Transportleistungen von 9.8 Milliarden Netto-Tonnenkilometern erbracht. Allein SBB Cargo, die Marktführerin im schweizerischen Schienengüterverkehr, transportierte im Jahr 2020 pro Tag rund 185 000 Tonnen Güter, was dem Gewicht von 4625 voll beladenen, bzw. rund 16 800 durchschnittlich 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, 2020



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

## Der öV ist für den Tourismus von Bedeutung

Die Verkehrs- respektive öV-Erschliessung spielt eine Schlüsselrolle in der Regionalökonomie. Je besser eine Region mit dem öV erreichbar ist, desto stärker kann sie am wirtschaftlichen Wachstum teilhaben.

Für touristische Orte stellt der öffentliche Verkehr eine wichtige Verbindung sicher. Neben den klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln Bahn, Bus oder Tram sind im touristischen Verkehr vor allem auch die Seilbahnen sowie die Schifffahrt von Bedeutung.

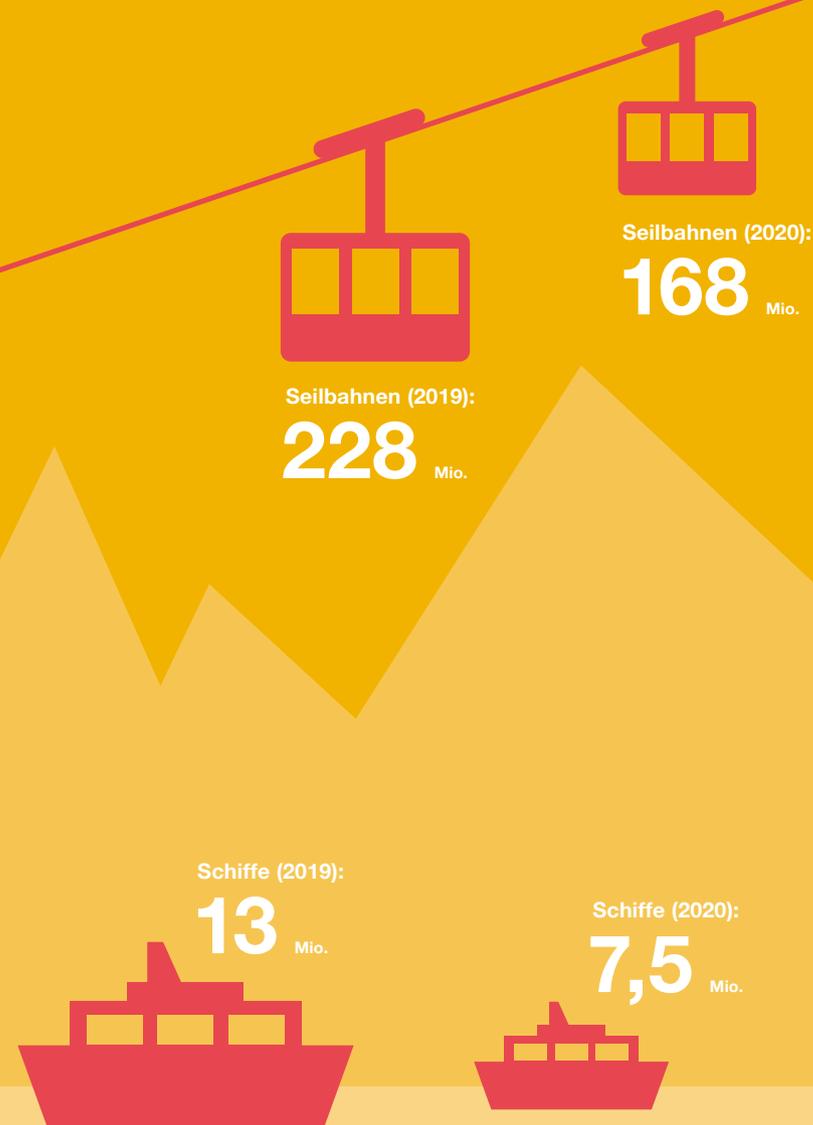
Einige Bahn- oder Busstrecken sind sogar für sich allein eine Attraktion, beispielsweise der Bernina Express oder Glacier Express, die Jungfrauabahn, Fahrten über die Gotthard-Panoramastrecke und zahlreiche weitere Passstrassen, der Luzern-Interlaken Express oder der GoldenPass. Der Bekanntheitsgrad dieser Strecken und Zugverbindungen trägt zur Attraktivität und zum positiven Bild der Destination bei und prägt darüber hinaus auch das Bild der Schweiz im Ausland.

2020 waren in der Schweiz fast 2500 Seilbahnen in Betrieb. Diese beförderten im Jahr 2019 vor der Corona-Pandemie 228 Millionen Personen. 2020 brach diese Zahl massiv ein, die Seilbahnen zählten noch 168 Millionen Fahrgäste. Von grosser Bedeutung in der Seilbahnbranche ist die Wintersaison – fast drei Viertel aller Personenverkehrserträge werden in den Wintermonaten erzielt.

Im Sommertourismus ist die Schifffahrt mit schweizweit rund 150 Kursschiffen, davon 14 historische Dampfschiffe, von grosser Bedeutung. Ihr erging es ähnlich wie der Seilbahnbranche. Wurden vor der Corona-Krise im Jahr 2019 rund 13 Millionen Passagiere auf den Schweizer Seen und Flüssen transportiert, brach diese Zahl in den Folgejahren 2020 und 2021 auf 7,5 Millionen beziehungsweise 9,5 Millionen Fahrgäste ein.

Beide Branchen – Seilbahn und Schifffahrt – waren vom gleichen Phänomen betroffen: Obwohl die Schweizer Bevölkerung ihre Ferien in den Jahren 2020 und 2021 grossmehrheitlich im eigenen Land verbrachte, konnte der Wegfall der ausländischen Gäste durch einheimische Passagiere in den meisten Fällen nicht kompensiert werden.

## Beförderte Personen Seilbahnen und Schiffe



## Systemrelevant und doch stark betroffen – öV in der Corona-Pandemie

Anfang 2020 überschlugen sich die Nachrichten und Schlagzeilen zum Coronavirus. Nachdem der Bundesrat am 16. März 2020 die ausserordentliche Lage für die Schweiz deklarierte, realisierte die Schweizer öV-Branche innerhalb von zwei Wochen den grössten und kurzfristigsten Fahrplanwechsel der Geschichte.

Die Auswirkungen dieser tiefgreifenden Fahrplanreduktion waren für alle Beteiligten gross.

Zwar konnten die Transportunternehmen – unter Einhaltung des schweizweiten Schutzkonzepts für den öffentlichen Verkehr – ihre Angebote per 11. Mai 2020 wieder hochfahren. Es folgten jedoch weitere Corona-Wellen im Herbst 2020, Frühling und Spätsommer 2021 und Winter 2021/22 mit Einschränkungen, Teil-Lockdowns und logistischen Herausforderungen.

In dieser ganzen Zeit stellte die öV-Branche die Grundmobilität des Landes und seiner Menschen unter erschwerten Umständen zuverlässig sicher und gewährleistete wirtschaftlich und sozial wichtige Funktionen.

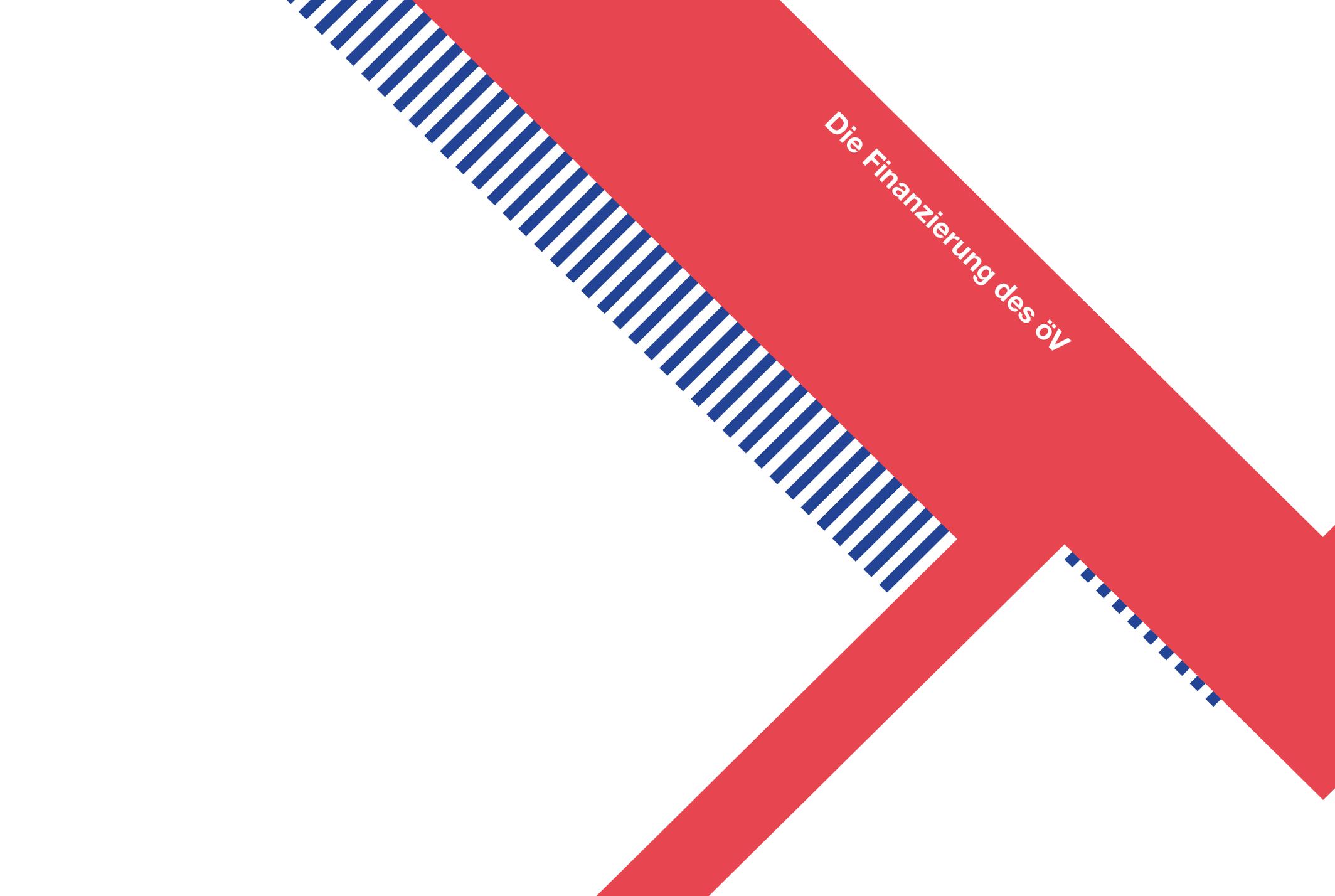
Mit den behördlichen Weisungen zur Meidung des öV und der Homeoffice-Pflicht wurde die Nachfrage zur Pandemiebekämpfung bewusst stark eingeschränkt. Entsprechend fehlte ab 2020 ein substanzieller Teil der Verkehrseinnahmen und es entstanden Verluste aufgrund der weiterlaufenden Kosten (mehr hierzu auf Seite 40).

Mit der Aufhebung der «besonderen Lage» nach Artikel 6 des Epidemien-gesetzes (EpG) ab April 2022 besteht die Aussicht, dass die Nachfragezahlen im öffentlichen Verkehr rasch wieder dasselbe Niveau erreichen, wie vor der Corona-Krise.

Ab sofort gilt:

## Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr





Die Finanzierung des öV

## Gut genutzte Steuergelder

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

Im Normalbetrieb 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 einerseits 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 andererseits wird über Mittel aus dem Infrastrukturfonds und 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.

Welche kurzfristigen Auswirkungen die Corona-Pandemie auf die Finanzierung des öV hatte, wird nachfolgend dargestellt.

### 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**

# Finanzielle Auswirkungen der Corona-Pandemie

Wie bereits auf Seite 34 beschrieben, hat sich die Corona-Pandemie stark auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ausgewirkt. In den Jahren 2020 und 2021 sind als Folge des Einbruchs der Nachfrage die Fahrausweiseinnahmen der Unternehmen weit unter Budget geblieben, es resultierten Verluste.

Den grössten Teil dieser Verluste konnten die Transportunternehmen mit vorhandenen Reserven aus Überschüssen früherer Jahre decken. Als klar wurde, dass dies nicht überall möglich sein würde, hat sich das Parlament klar zur hohen Systemrelevanz des öV bekannt und mit der Annahme der Motion 20.3151 «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr» den Bund beauftragt, eine Lösung zur finanziellen Unterstützung der betroffenen Transportunternehmen auszuarbeiten.

Mit dem «Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» wurde schliesslich eine subsidiäre Defizitgarantie – nach Anrechnung allfälliger noch vorhandener gesetzlicher Reserven – geschaffen.

In der Folge wurden für das Jahr 2020 auf der Basis des Bundesgesetzes schweizweit insgesamt 59 Unternehmen des Regional-, Orts- und touristischen Verkehrs mit Total 118 Millionen Franken an Finanzhilfen unterstützt. Damit waren die gezahlten Beträge tiefer als ursprünglich erwartet. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass viele Transportunternehmen mit dem Auflösen ihrer Reserven die Folgen der Krise für das Jahr 2020 aus eigener Kraft bewältigen konnten.

Die Zahlen für 2021 liegen bei Redaktionsschluss noch nicht vor, es ist jedoch damit zu rechnen, dass mehr Transportunternehmen Finanzhilfen des Bundes beantragt haben, da die Reserven der Unternehmen im Vorjahr ganz oder grösserenteils aufgebraucht wurden.

## Entwicklung der Personenkilometer bei der SBB

in Mio. Personenkilometer, 01.2019 – 05.2022



## Effektiv ausgeschüttete Covid-Unterstützung des Bundes

in Mio. CHF, 2020

An 30 Unternehmen des regionalen Personenverkehrs (RPV)	83
An 23 Unternehmen des Ortsverkehrs	31
An 15 Unternehmen des touristischen Verkehrs (v.a. Schifffahrt & Seilbahnen)	4
<b>Total</b>	<b>118 Mio. CHF</b>

# 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.

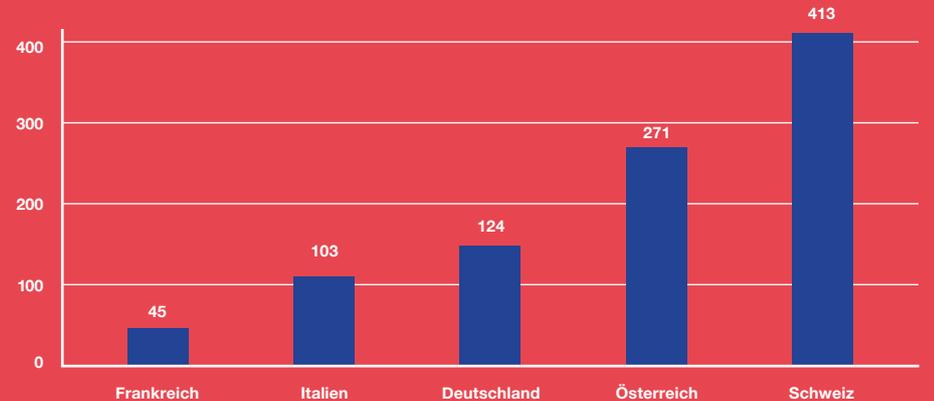
Wie gut die Finanzierung der Infrastruktur in der Schweiz aufgestellt ist, verdeutlicht ein Vergleich mit anderen europäischen Ländern. Die Schweiz liegt bei den Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schiene an der Spitze. Dass sich diese Investitionen lohnen, zeigt nicht nur das grosse Eisenbahnnetz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

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



## Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur

In Euro pro Einwohner, 2021



# 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.

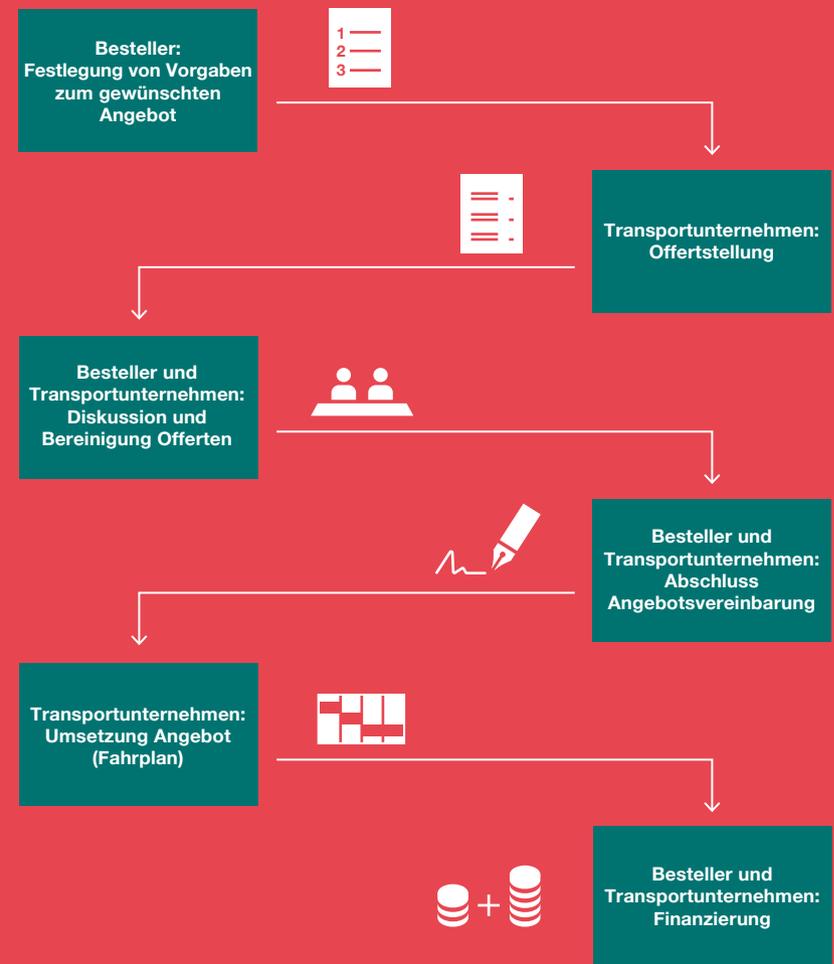
Im Normalbetrieb tragen die Transportunternehmen mit ihren Ticketerlösen etwa die Hälfte der Kosten für den RPV. Die andere Hälfte, jährlich insgesamt zwei Milliarden Franken, wird von der öffentlichen Hand (Bund und Kantone) getragen. Schweizweit beteiligt sich der Bund mit rund 50 Prozent an den gesamten 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.

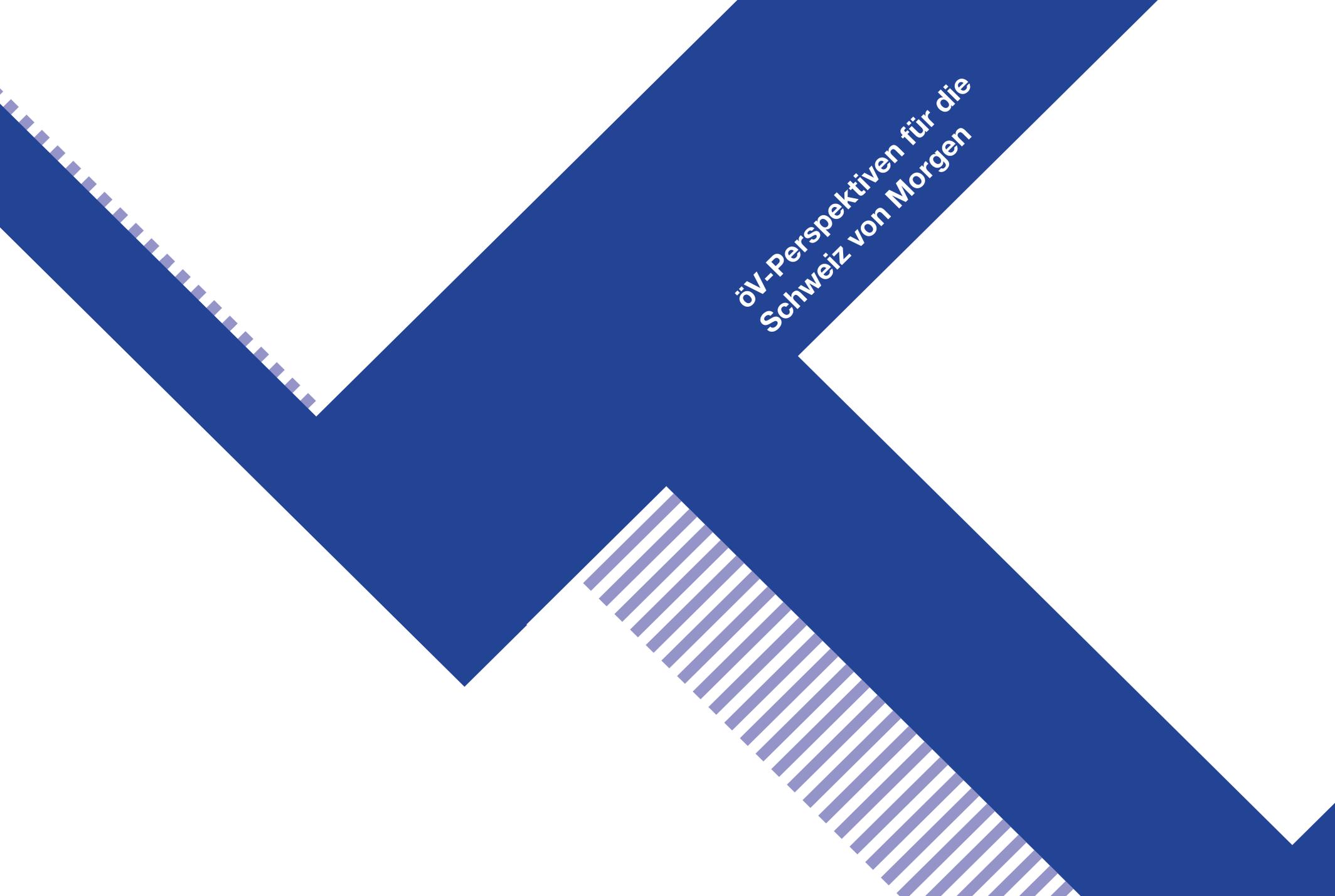
Dank Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen und der gestiegenen Nachfrage konnte die Wirtschaftlichkeit des Regionalverkehrs in den Jahren vor der COVID-Pandemie deutlich verbessert werden, die Abgeltungen pro zurückgelegtem Personenkilometer im Regionalverkehr haben von 2008 bis 2019 um sechs Prozent abgenommen. Konkret heisst das, dass mit dem von Bund und Kantone eingesetzten Geld mehr Verkehrsleistung erbracht wurde.

Die kurzfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Finanzierung des öV sind auf Seite 40 dargestellt.

## Bestellprozess im regionalen Personenverkehr

Schematische Darstellung, 2022



The image features a white background with several overlapping geometric shapes in a dark blue color. A large, solid blue shape is on the left, with a dashed blue line extending from its top edge towards the top-left corner. Another solid blue shape is on the right, with a diagonal section filled with a pattern of thin, parallel blue and white lines. The text is positioned on a solid blue diagonal band that overlaps the other shapes.

öV-Perspektiven für die  
Schweiz von Morgen

## Die öffentlichen Verkehrsmittel gehören weiterhin 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 Klima- und Gesundheitsfolgen.

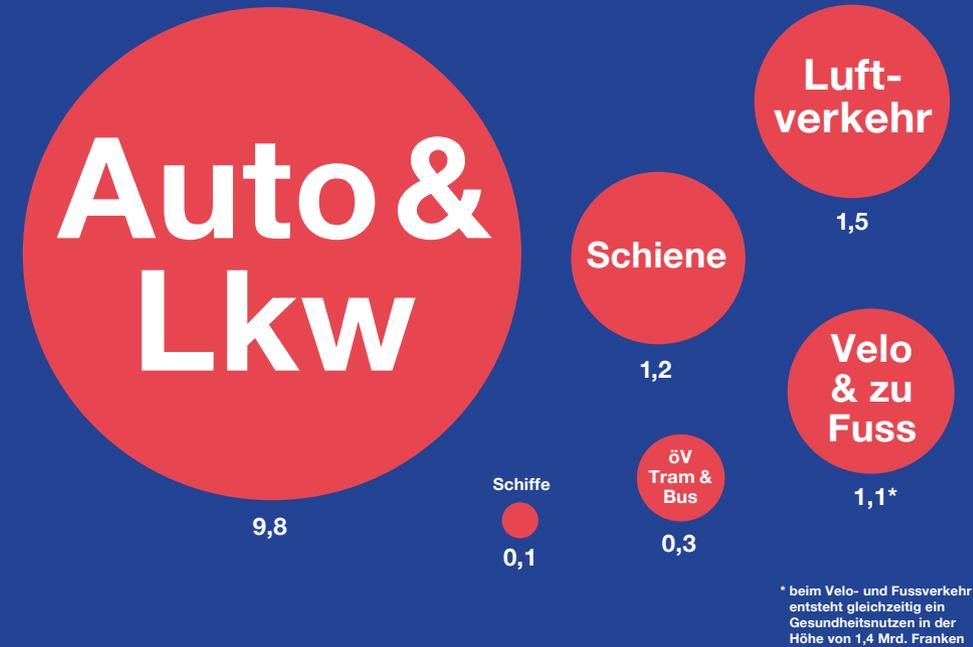
Betrachtet man die vom Verkehr verursachten externen Kosten – das heisst Kosten für Schäden in der Umwelt und bei der Gesundheit, die von Dritten, der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen getragen werden – zeigt sich klar: Der öV belastet im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr die Umwelt deutlich geringer. 2018 war der öV für 10 Prozent der externen Kosten verantwortlich, über 70 Prozent entfielen auf den privaten Personen- und Güterverkehr auf der Strasse und weitere elf Prozent auf den Luftverkehr.

Weltweit ist der Verkehr für 25 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich. In der Schweiz beträgt der Anteil an den inländischen Emissionen sogar rund 32 Prozent. Betrachtet man die Emissionen von CO<sub>2</sub>, so ist der Verkehr sogar für rund 40 Prozent verantwortlich. Mit einem Anteil von über drei Viertel tragen vor allem die Personenwagen zum massiven CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei, aber auch Lastwagen und Lieferwagen fallen 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, leistet der Verkehrssektor bisher nicht den nötigen Beitrag zur Klimawende. Noch 2019 lagen sie über dem Niveau von 1990 und fielen erstmals 2020 aufgrund der eingeschränkten Mobilität infolge der Coronapandemie unter diesen Wert.

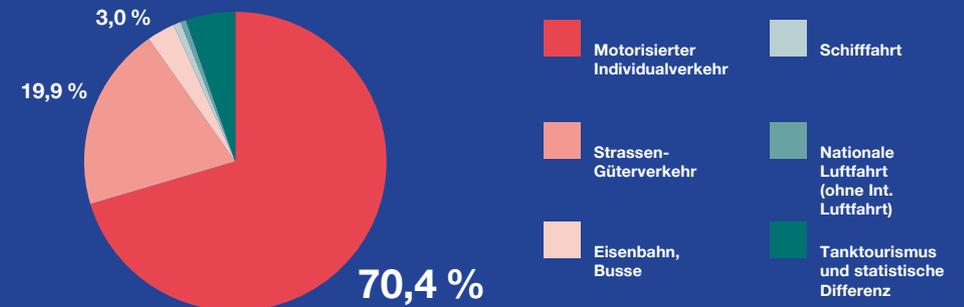
Grundvoraussetzung für das Erreichen der Klimaziele ist somit die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses durch umweltfreundliche Antriebe im MIV und strassenbasierten öV. Darüber hinaus bietet jedoch die Erhöhung des öV-Anteils im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern einen noch stärkeren Hebel, wenn es darum geht, den Gesamtverkehr umweltfreundlicher zu gestalten und externe Kosten zu reduzieren.

## Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz

in Mrd. CHF, 2019



## CO<sub>2</sub>-Emissionen des Landverkehrs in der Schweiz 2020



Quelle oben: Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) / Quelle unten: Bundesamt für Umwelt (BAFU)

## 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. Noch werden über 90 Prozent des Energiebedarfs im Mobilitätssektor mit Erdölprodukten gedeckt.

Der öffentliche Verkehr ist hinsichtlich des Energieverbrauchs dem konventionellen motorisierten Individualverkehr weit überlegen. Dies lässt sich anhand eines Vergleiches zwischen dem mit fossilem Treibstoff angetriebenen 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 über vier Mal höher als der Energieverbrauch der öffentlichen Verkehrsmittel.

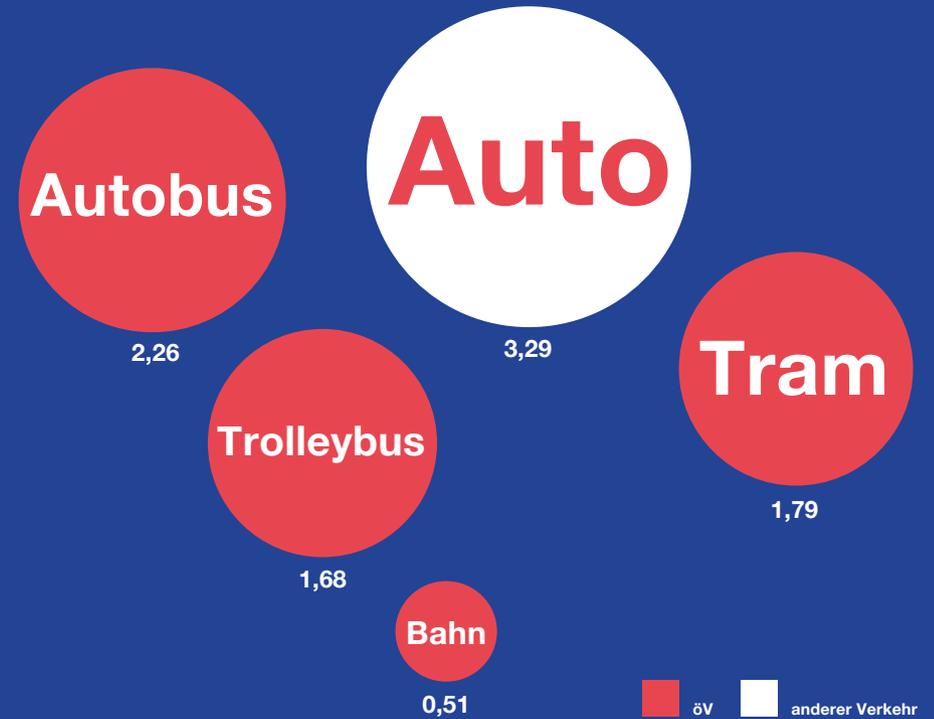
Die Bahn schneidet beim Energieverbrauch unter den öffentlichen Verkehrsmitteln am besten ab. Doch auch im Strassen-ÖV wird der Verbrauch von Antriebsenergie schrittweise reduziert. So haben beispielsweise die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) und die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) bereits mehrheitlich E-Busse im Einsatz und planen die komplette Elektrifizierung der Busflotte bis 2027 (BVB) und 2028 (VBSH).

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

Die Transportunternehmen setzen alles daran, die Energieeffizienz weiter zu verbessern. Erreicht werden soll dies durch energieeffiziente Rollmaterialien und 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 über 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, 2020



## Energieverbrauch im Schweizer Güterverkehr

Durchschnittswerte in MJ-equ. pro Trassenkilometer, 2020



# Die Verschiebung des Modalsplits im Personenverkehr

Der Begriff Modalsplit bezeichnet den Anteil der verschiedenen Verkehrsträger am Gesamtverkehr. Der Anteil des öV beträgt seit rund 20 Jahren konstant rund 20 Prozent und dies, obschon die öV-Verkehrsleistungen im selben Zeitraum stark gewachsen sind.

Mit dem Klimawandel steht die Gesellschaft vor einer grossen Herausforderung, welche eine starke Erhöhung des öV-Anteils am Modalsplit unabdingbar macht. Der öV als sauberes, äusserst energieeffizientes und platzsparendes Transportmittel bietet eine starke Hebelwirkung, wenn es darum geht, die Klimaziele des Bundes zu erreichen.

Damit der öV neben dem MIV im Wettbewerb bestehen kann, sind der konsequente öV-Angebotsausbau sowie eine Anpassung der Preisentwicklung aller Verkehrsarten an die effektiven (Umwelt-)Kosten wichtige Voraussetzungen.

Aus Gründen des Klimaschutzes unterstützt der VöV eine griffige CO<sub>2</sub>-Abgabe auch auf Treibstoffen. Insbesondere das Fliegen wird aktuell zu wenig mit Abgaben belastet und ist zu günstig. Dieser Wettbewerbsnachteil für den internationalen Schienenverkehr ist auszugleichen, um die Verlagerung des Flugverkehrs im Kurzstreckenbereich auf die Bahn zu ermöglichen. Denn ein Kilometer im Flugzeug belastet das Klima etwa 30 Mal so stark wie ein Kilometer im Zug.

In einer vom VöV im Frühjahr 2020 veröffentlichten Studie wurde zudem aufgezeigt, dass abgesehen vom Handlungsbedarf in den Bereichen Angebot und Wettbewerb ein ganzer Strauss an zusätzlichen Massnahmen benötigt wird, um den öV-Anteil substantiell steigern zu können.

Die öV-Branche ist überzeugt, beim Modalsplit eine Trendumkehr herbeiführen zu können und ist ihrerseits entschlossen, aktiv zu handeln. Im Vordergrund stehen etwa die Schaffung hochattraktiver Angebote für Jugendliche und junge Erwachsene für die Freizeitmobilität oder die Schaffung eines Programms für nachhaltige Mobilität für die Belegschaft von Unternehmen.

Damit ist der öffentliche Verkehr in der ganzen Klimawende ein wichtiger Teil der Lösung und trägt massgeblich dazu bei, die Klima- und Energieziele der Schweiz zu erreichen.

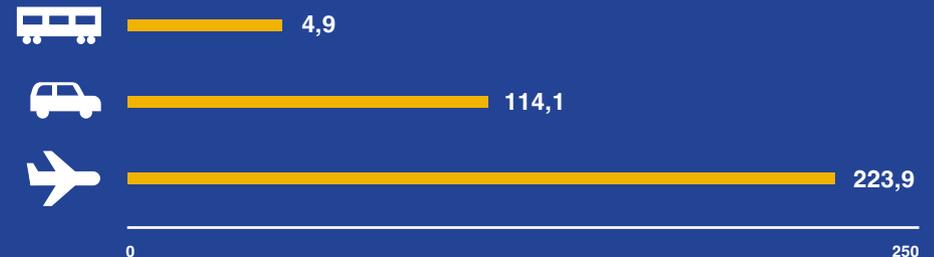
## Entwicklung des Modalsplits im Personenverkehr in der Schweiz

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 europäischen Schienenanteil, der 2020 bei rund 17 Prozent lag, ist der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter in der Schweiz mit 39 Prozent hoch. Dennoch: Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bleibt eine Herausforderung.

Im alpenquerenden Güterverkehr besteht seit über 25 Jahren ein in der Bundesverfassung verankertes Verlagerungsziel: ab 2018 sollten auf Strassen noch höchstens 650 000 Güterverkehrsfahrten die Alpen queren. Dieses Ziel wurde bis heute nicht erreicht. Der Schienenanteil konnte jedoch kontinuierlich gesteigert werden und betrug 2021 74,9 Prozent.

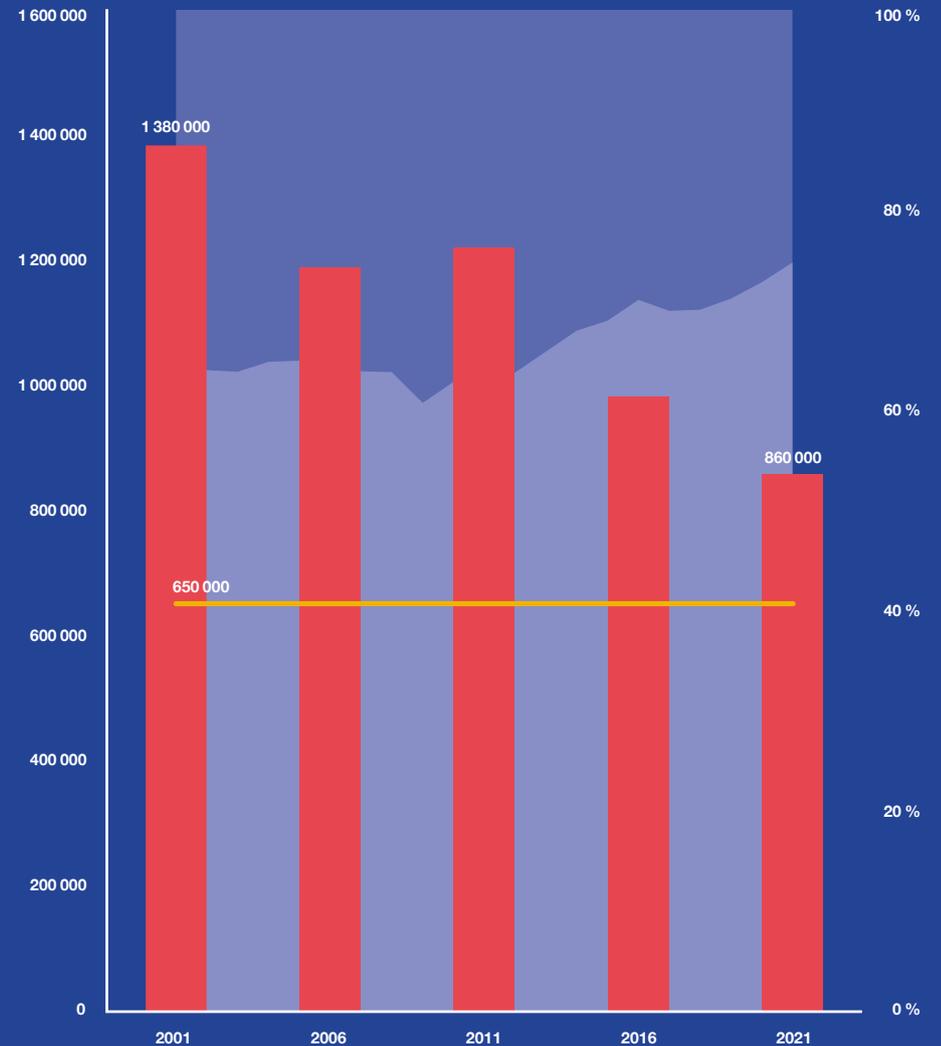
Anders gestaltet sich die Ausgangslage im Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr, dem sogenannten Güterverkehr in der Fläche. Der Anteil der Schiene betrug 2019 im Binnenverkehr 21 Prozent, während der Importverkehr 28 Prozent und der Exportverkehr 19 Prozent verzeichnete.

Für zahlreiche Branchen ist der Schienengüterverkehr in der Fläche für Transporte über eine Distanz von mehr als 100 Kilometern das bevorzugte Transportmittel. Entsprechend ist die Schiene in Logistikprozesse integriert und es wurden bedeutsame Investitionen getätigt. Der Schienengüterverkehr zeichnet sich durch einen rund fünfmal niedrigeren spezifischen Flächenverbrauch aus, emittiert dank erneuerbarem und CO<sub>2</sub>-freiem Strommix über zehnmal weniger Abgase und ist rund sechs Mal energieeffizienter pro transportierte Tonne als der Strassengüterverkehr. Ausserdem ermöglicht die Schiene die Aufrechterhaltung des Nachtfahrverbots für Lkw und somit den Schutz vor zusätzlichen Lärmimmissionen und verzeichnet achtmal tiefere Unfallkosten pro Tonnenkilometer als der Strassengüterverkehr.

Der VöV setzt sich daher für Rahmenbedingungen ein, mit denen der Schienengüterverkehr in der Fläche seine Vorteile auch zukünftig ausspielen und seinen Marktanteil steigern kann. Erforderlich sind Anreize sowie eine finanzielle Förderung, die diskriminierungsfrei auf alle Produktionsformen und Bahnunternehmen im Wettbewerb wirken und auch den spezifischen Anforderungen im Einzelwagenladungsverkehr gerecht werden, wenn die Leistung ohne staatliche Förderung nicht wirtschaftlich erbracht werden kann. Denn eine Einstellung des Angebots im Einzelwagenladungsverkehr hätte eine Rückverlagerung auf die Strasse von rund 600 000 Lkw-Fahrten pro Jahr zur Folge.

## Entwicklung des Modalsplits im alpenquerenden Güterverkehr

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



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

# Effiziente Nutzung von Raum dank öV

Mobilität setzt die Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsflächen voraus. Laut Arealstatistik des Bundes beanspruchten im Jahr 2018 der Strassen- und der Schienenverkehr in der Schweiz 63 300 Hektaren an befestigten Flächen. Rechnet man die Grünflächen entlang der Verkehrsinfrastrukturen hinzu, betrug die Flächenbeanspruchung sogar gut 73 000 Hektaren, was 1,8 Prozent der Gesamtfläche der Schweiz entspricht.

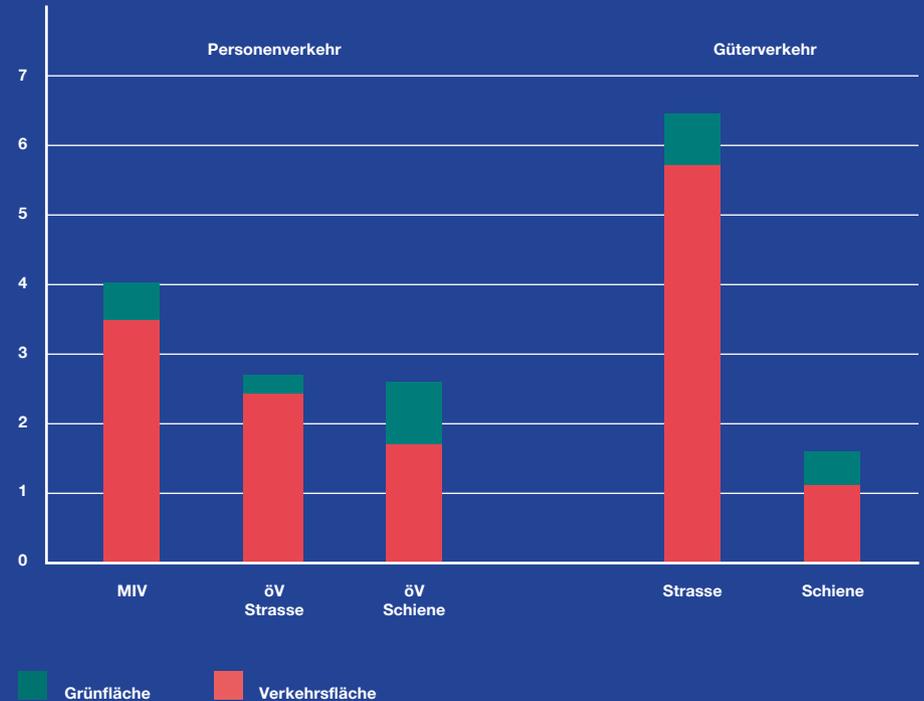
Die Aufteilung dieser Flächennutzung auf die Verkehrsträger Schiene und Strasse und innerhalb der Strasse getrennt nach individuellem und öffentlichem Personenverkehr zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr rund anderthalbmal mehr Fläche als der öV auf der Strasse und das anderthalbfache bis Doppelte des Flächenbedarfs des öV auf der Schiene benötigt. Noch grösser sind die Unterschiede im Gütertransport, dessen spezifischer Flächenbedarf im Strassengüterverkehr um den Faktor 4,0 bis 5,4 höher liegt als derjenige des Schienengüterverkehrs.

Gemäss Verkehrsprognosen des Bundes wird der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten weiter wachsen, bis 2050 um elf Prozent. Gleichzeitig ist der Raum in der 41 000 km<sup>2</sup> kleinen Schweiz begrenzt. Eine stärker aufeinander abgestimmte nationale Raum- und Verkehrspolitik ist unabdingbar. Ein höherer Anteil des öV am Gesamtverkehrsaufkommen ist auch aufgrund seiner Flächeneffizienz erstrebenswert. Je besser beispielsweise Nutzungen mit hoher Dichte bei öV-Knoten gefördert werden, desto höher ist der Anteil der öV-Nutzerinnen und Nutzer. Desgleichen sollten Logistikflächen an bahnnahe Standorten geplant werden und nicht auf der grünen Wiese, damit der Anschluss an den Schienengüterverkehr gewährleistet ist.

Neben Kapazitätserweiterungen und Engpassbeseitigungen braucht es Lösungen für eine effizientere Kapazitätsbewirtschaftung auf den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Künftig wollen etwa die Eisenbahnunternehmen mit neuen Technologien noch mehr aus dem bestehenden Netz herausholen. Die Umsetzung der ERTMS-Strategie des Bundes soll es unter anderem ermöglichen, durch stärkere Digitalisierung von Zugbeeinflussungs- und Leittechniken eine verbesserte Kapazität insbesondere in Knoten zu schaffen.

## Flächenbedarf verschiedener Verkehrsträger

m<sup>2</sup> pro 1000 pkm/tkm pro Jahr, MIV ohne Langsamverkehr



## Umweltfreundliche Antriebe im Strassen-ÖV

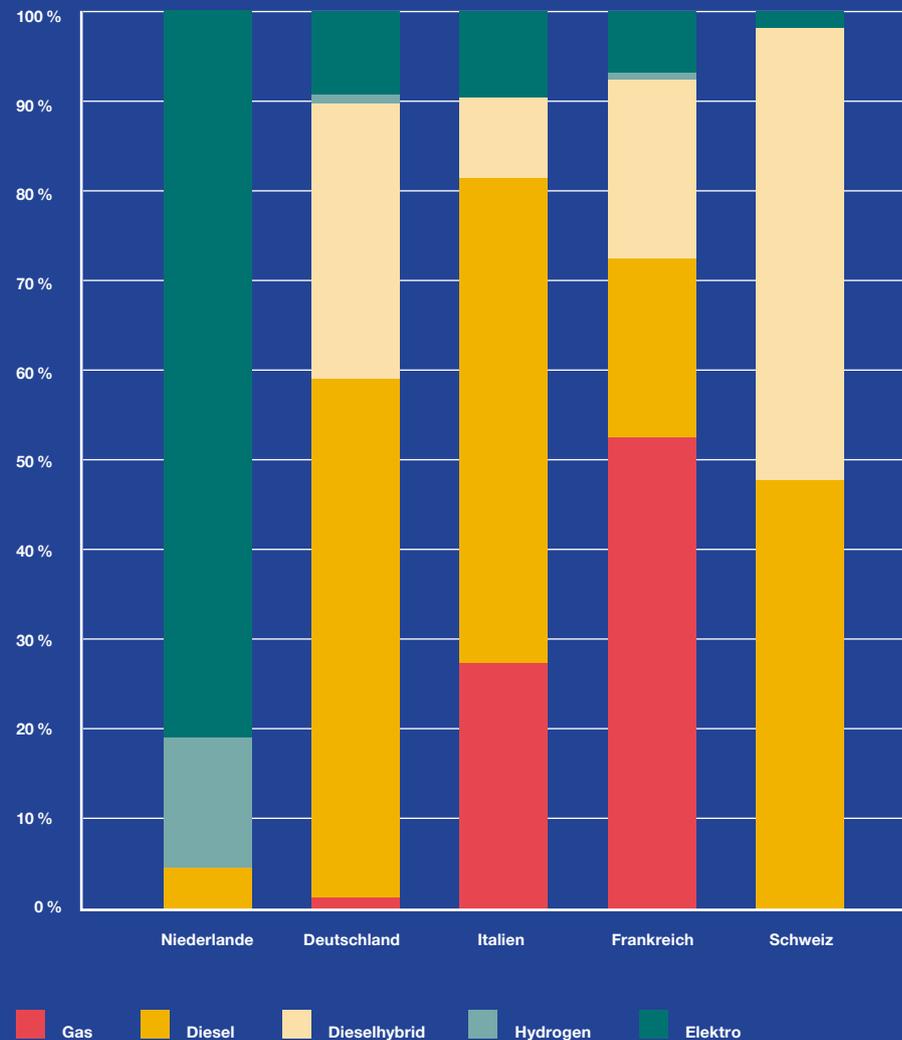
Der öffentliche Verkehr zeichnet sich im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr durch eine deutlich bessere Umweltbilanz aus. Trotzdem gingen 2018 gut zwei Prozent des Treibhausgasausstosses des Verkehrs in der Schweiz zulasten von Bussen des öffentlichen Verkehrs.

Die schweizerischen Transportunternehmen des öffentlichen Strassenverkehrs betreiben grosse Anstrengungen zur Umstellung ihrer Busflotten auf umweltfreundliche Antriebe, denn die Technologie ist praxisreif. Allerdings wurden gemäss einer Branchenumfrage des VöV im Jahr 2022 von knapp 5500 eingesetzten Bussen lediglich rund 11 Prozent mit umweltfreundlichem Antrieb im Fahrdienst eingesetzt oder sollten noch bis Ende Jahr in Betrieb genommen werden. Von den im Jahr 2020 in der Schweiz im städtischen Verkehr neu in Betrieb gesetzten Bussen waren lediglich zwei Prozent mit batterieelektrischer oder wasserstoffbetriebener Antriebstechnologie ausgestattet. Damit belegt die Schweiz gemäss einer in «Transport & Environment» publizierten Auswertung von «Chatrou CME Solutions» zufolge unter den westeuropäischen Ländern einen der letzten Plätze.

Die Herausforderungen bei der Umstellung der Busflotten auf umweltfreundliche Antriebe sind folglich gross, nicht zuletzt aus finanzieller Sicht. Die Anschaffungskosten sind für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben je nach Technologie um bis zu über 40 Prozent teurer als herkömmliche Dieselmotoren. Eine vollständige und sehr rasche Umstellung der Dieselmotorenflotten auf umweltfreundliche Antriebe ist angesichts der begrenzten Mittel im Ortsverkehr und im regionalen Personenverkehr nicht wirtschaftlich umsetzbar.

Der VöV fordert deshalb Rahmenbedingungen, die die Umstellung auf umweltfreundliche Antriebstechnologie für Busse im öffentlichen Verkehr beschleunigen können. Einerseits braucht es dazu eine Anschubfinanzierung des Bundes für jeden neu beschafften Bus mit umweltfreundlichem Antrieb. Andererseits soll die Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung des öffentlichen Verkehrs gestaffelt erfolgen, damit die Transportunternehmen neben den ohnehin höheren Investitionen für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben nicht zusätzlich weitere Mittel kompensieren müssen.

## Zulassungen für Stadtbusse nach Antriebstechnologie 2020



Quelle: Chatrou CME Solutions

# Impressum

## Herausgeber

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

## Redaktion/Inhaltskonzept

VöV: Orfeo Beldi, Bernhard Adamek, Ueli Stückelberger

## Visuelles Konzept

heyday.ch

## Layout/Grafik

atelierscheidegger.ch

## Druck

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

## Auflage

D: 2000 Expl., F: 500 Expl.

Printversion bestellen unter

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

© VöV, 2022



Höchster Standard für Ökoeffektivität.  
Cradle to Cradle Certified®-Druckprodukte  
hergestellt durch die Vögel AG.



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