

# Die Zukunft des Bussystems Schweiz

Positionspapier Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Juli 2014



## Impressum

### Mitglieder der Arbeitsgruppe in alphabetischer Reihenfolge

Markus Anderegg, stv. Direktor BERNMOBIL

Mirjam Bütler, Vizedirektorin VÖV

Ralf Eigenmann, Unternehmensleiter VBSG

Markus Hegglin, Regionenleiter PostAuto Schweiz AG

Thomas Nideröst, Direktor SBW

Patrick Renner, Leiter Instandhaltung Bus VBZ

Norbert Schmassmann, Direktor VBL

Roman Stingelin, Geschäftsführer AAGL

Daniel Theytaz, responsable en ingénierie des véhicules TPG

Cyrell Weber, Unternehmensleiter ZVB.

### Layout / Grafik

Rahel Bisesti, Verband öffentlicher Verkehr

Angela De Stefano, Verband öffentlicher Verkehr

### Übersetzung

Bruno Galliker, Verband öffentlicher Verkehr

Sylvie Schneuwly, Verband öffentlicher Verkehr

# Inhaltsverzeichnis

Editorial	3
1 Einleitung	4
2 Räumliches, wirtschaftliches, politisches Umfeld und Trends	7
3 Vision	13
4 Strategische Ziele 2025 und Handlungsfelder	14
5 Busse: Potenzial für die Zukunft	20

Der öffentliche Verkehr (öV) in der Schweiz ist eines der Rückgrate für eine starke Wirtschaft und den Wohlstand in der Schweiz. Er lebt von der Vielfalt. Busse, Trams, Bahnen und Schiffe: die Systeme ergänzen sich in einer idealen Art und Weise. Die Busse sind die erste und die letzte Meile des öV: sie übernehmen die Feinverteilung der Kundinnen und Kunden. Mit Bussen wird die Hälfte aller Fahrten im Schweizer öV zurückgelegt. Busse sind somit in unserem öV systemrelevant.

Damit die Busse in der Schweiz den Kundinnen und Kunden weiterhin gute Dienstleistungen anbieten können, muss der strassengebundene öV gestärkt werden.

In diesem Zusammenhang sprechen wir auch von Bussystemen: Busse brauchen Platz und eine eigene Infrastruktur, damit sie leistungsfähig sind und rasch und zuverlässig die Kundschaft transportieren können.

Im vorliegenden Positionspapier sind die wichtigsten Forderungen präsentiert, damit der städtische und regionale Busverkehr weiterhin seine wichtige Funktion im öV Schweiz wahrnehmen kann.

Der öV Schweiz ist nur gemeinsam und in seiner Vielfalt stark. Gemeinsam möchten wir nach Annahme von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) nun unser Bussystem Schweiz einen Schritt voranbringen. Zum Wohl unserer Kundinnen und Kunden.

[Ueli Stückelberger](#)

Direktor VöV

[Thomas Nideröst](#)

Direktor Stadtbus Winterthur

Präsident der Kommission Technik und Betrieb Bus VöV

[Ralf Eigenmann](#)

Unternehmensleiter VBSG

Präsident der Kommission Agglomerationsverkehr VöV

---

# 1 Einleitung

Busse sind unentbehrlich, damit Mobilität als Voraussetzung für Leben und Wirtschaften in der Schweiz funktioniert. Die Buslinien durchziehen wie Blutgefässe das ganze Land. Sie verknüpfen Haltepunkte von Tram und Bahn, erschliessen Quartiere in Städten ebenso wie Dörfer auf dem Land oder touristische Höhepunkte in vielen Regionen.

## Busse als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs

Mit Bussen wird die Hälfte aller Fahrten im Schweizer öV zurückgelegt. Konkret waren dies 2012 rund 940 Mio. Fahrgäste. Der Anteil der Busse an der Verkehrsleistung des gesamten öV, gemessen in Personenkilometern, beträgt rund 13 % und am Gesamtverkehr drei Prozent. Die Busse waren im Jahr 2012 278 Mio. Kilometer unterwegs, was 6950 Erdumkreisungen entspricht. Das sind 56 % der Angebotskilometer im öV.

In der Schweiz fahren rund 4900 (meist) Diesel-Busse und zusätzlich knapp 500 Trolley-Busse. Der grösste Busbetreiber ist Postauto mit 2219 Fahrzeugen. Dann folgt der städtische Busverkehr: Die TPG (transports publics genevois) haben 320 und die Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ 215 Fahrzeuge.

Busunternehmen sind auch wichtige Arbeitgeber: Rund ein Viertel der Mitarbeitenden des öffentlichen Verkehrs, nämlich 13 400 Personen, arbeiten in Busunternehmen. Mit einem Verkehrsertrag von schätzungsweise rund 1 Milliarde Franken erwirtschaften die Bus-TU rund einen Fünftel der öV-Verkehrserträge. Bussysteme sind zudem kostengünstig bezüglich Infrastruktur und Produktion.

## Attraktiv für Benützerinnen und Benützer

Für die Benützerinnen und Benützer sind Linienbusse attraktiv. Die Haltestellen liegen wegen dem dichten Haltestellennetz meist nahe, egal ob jemand auf dem Land, in der Agglomeration oder in der Stadt wohnt oder arbeitet. Es gibt etwa zehn Mal mehr Bus-Haltestellen als Bahnhöfe, 21 000 gegenüber 2100 bei allen Bahnen zusammen. Die Schweizer Busbetriebe bieten der Kundschaft eine moderne «junge» Fahrzeugflotte mit vielen Komfortelementen wie Niederflur, aktuelle Fahrgastinformation, Klimatisierung oder auch Wireless-Internet. Die sichere Fahrt auf der

---

Strasse garantieren viele aktive und passive Sicherheitselemente in der Fahrzeugtechnik und gut ausgebildete Fahrerinnen und Fahrer am Steuer der Fahrzeuge. Die Menschen am Steuer betreuen die Fahrgäste im Bus, geben Auskunft, helfen der Kundschaft und verkaufen oft noch Fahrausweise. Die Präsenz der Fahrerinnen und Fahrer ist unter dem Aspekt Personensicherheit (Security) ein Trumpf des Busses. Wo Busspuren und Lichtsignalbevorzugungen vorhanden sind, ist der Bus in den Ballungsgebieten oft schneller und zuverlässiger unterwegs als der Individualverkehr.

### Wirtschaftlich

Busnetze, wie sie heute in der Schweiz mehrheitlich existieren, sind sehr kostengünstig zu betreiben. Dies vor allem infolge tiefer Beschaffungs- und Unterhaltskosten der Fahrzeuge. Insbesondere gegenüber dem Individualverkehr sind Bussysteme effizient und wirtschaftlich. Moderne Linienbusse stützen sich auf bewährte, immer wieder weiter entwickelte Technologie und punkten mit einer hohen Verfügbarkeit.

### Umweltfreundlich und flexibel

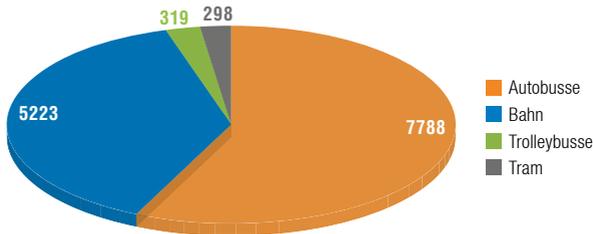
Für die unterschiedlichen Einsatzgebiete und Bedürfnisse existieren unterschiedliche Busse. Vom Kleinbus für die Quartierschliessung bis zum Anhängerzug oder Doppelgelenkbus. Die Palette der Antriebe reicht vom klassischen Dieselantrieb über Gas, Hybrid bis zu Elektroantrieben. Die neuesten Fahrzeuge erfüllen höchste Umweltstandards und sind viel leiser als noch vor einigen Jahren.

Busse sind ein zentraler Bestandteil des Schweizer öV-Systems und für die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse in der Schweiz unverzichtbar. Sie sind nah bei den Kundinnen und Kunden. Sie erbringen umweltfreundlich, flexibel und preiswert hohe Verkehrsleistungen. Bussysteme sind zudem innert kurzer Fristen umsetzbar.

## Bus und Bahn als Ergänzung

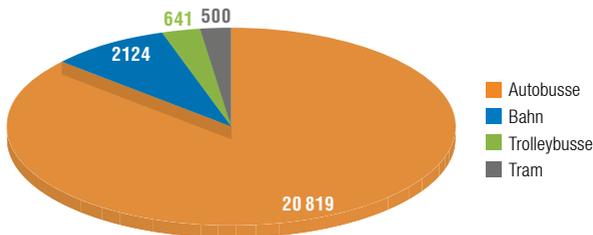
Das öV-System der Schweiz ist stark wegen seiner Vielfalt. Es braucht Grob- und Feinverteiler. Die Busse übernehmen als Feinverteiler eine sehr wichtige Funktion. Zudem: Wenn Bahnen nicht fahren können, z. B. wegen Streckensperrungen, dann kommen Busse zum Einsatz. Sie führen dann im Auftrag der Bahnen die Transporte durch (Bahnersatzbetriebe). Die Busse sind somit systemrelevant. Ohne diese Möglichkeit könnte der durchgehende öV-Betrieb nicht garantiert werden; und die Bahnen müssten eigene Buskapazitäten aufbauen.

## Netzlänge öV Schweiz in km



Quelle: BFS, VöV

## Anzahl Haltestellen öV Schweiz



Quelle: BFS, VöV

---

## 2 Räumliches, wirtschaftliches, politisches Umfeld und Trends

Die Entwicklung des öV erfolgt nicht isoliert, sondern in einem gesellschaftlichen Kontext. Die wirtschaftliche, politische und räumliche Entwicklung in den nächsten zehn Jahren kann nicht präzise vorhergesagt werden. Im Folgenden werden einige bereits erkennbare Entwicklungen dargelegt. Da sie sich teilweise widersprechen, mussten Abwägungen über ihre quantitative Bedeutung gemacht werden.

Hierbei spielen Einschätzungen über künftige mögliche Entwicklungen eine entscheidende Rolle. Die nachstehende Aufzählung von Trends stellt deshalb weniger eine sichere Prognose als eine Palette von möglichen oder wahrscheinlichen Entwicklungen dar.

### 2.1 Politik und Ökonomie

#### Wirtschaftswachstum

Die konjunkturellen Aussichten der Schweiz für die kommenden Jahre werden als gut beurteilt, vor allem vor dem Hintergrund entsprechenden Wachstums in den umliegenden Ländern, in welche das Gros unserer Exporte geht. Zuwanderungsbeschränkungen wie z. B. am 9. Februar 2014 vom Volk beschlossen, dämpfen das Wachstum zwar leicht. Aber ein erstarkender Euro, der sich momentan abzeichnet, macht die Schweiz mit dem jetzt zu hoch bewerteten Franken umgekehrt wieder konkurrenzfähiger.

#### Zunehmende Regelungsdichte

In der Politik findet ein anhaltender Rückzug von und aus Milliz-Einrichtungen statt. Ersetzt oder zumindest ergänzt werden sie durch professionelle Strukturen, bei welchen auch die juristischen Aspekte eine grosse Rolle spielen. Damit nimmt die Regelungsdichte nochmals zu.

---

### Mangelnde finanzielle Mittel

Die öffentlichen Finanzen bleiben unter Druck. Die Politik gibt diesen Druck an die Transportunternehmen weiter. Diese müssen intern ihre Effizienz steigern und damit auch den Eigenwirtschaftlichkeitsgrad erhöhen. Zudem steigt der Kostendruck, und Buslinien mit bloss minimalem Kostendeckungsgrad in den Regionen geraten unter starken Druck. Die Tendenz geht Richtung regelmässigen aber mässigen Billettpreiserhöhungen.

### Vermehrter Kostendruck

Der Kostendruck für die Transportunternehmen durch Kostensteigerungen, insbesondere auch Lohnerhöhungen, steigt.

## 2.2 Demographie und Kundenbedürfnisse

### Älter werdende Kundschaft

Die Bevölkerung wird immer älter und somit werden die «golden agers» in der westlichen Welt eine immer wichtigere Zielgruppe. Seniorinnen und Senioren sind länger fit und mobil. Sie ziehen sich als Fahrerinnen und Fahrer im immer dichteren PW-Verkehr eher zurück, werden öV-Kunden und bleiben auf einen «öV-Feinverteiler», d. h. auf ein dichtes Busnetz, angewiesen.

### öV-Affinität der Jungen

Das Auto verliert bei den heranwachsenden Generationen an Attraktivität. Der Fahrausweis wird tendenziell später als bisher erworben, Autobesitz ist nicht mehr vorrangig und wird hinausgeschoben. Besonders in den grossen Städten bleiben die Jungen dem öV länger treu.

### Vermehrte Multi-Mobilität

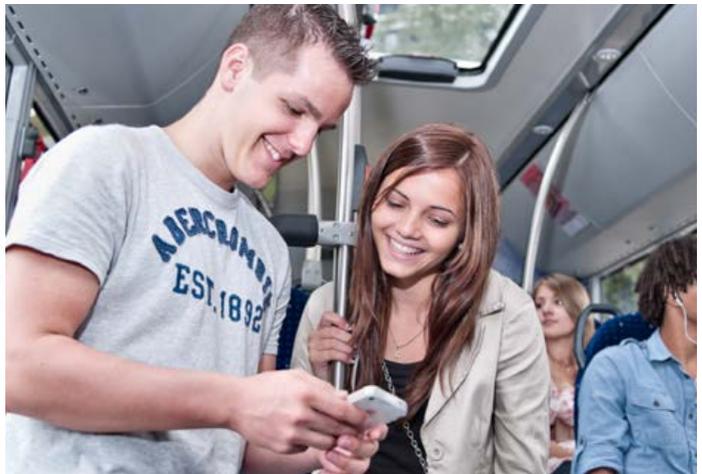
Kundinnen und Kunden unterscheiden immer weniger zwischen öV und individuellem Verkehr. Der Trend zur Multi-Mobilität ist unverkennbar. Vor allem jüngere Leute wählen je nach Mobilitätsbedürfnis diejenige Mobilitätsform aus, die ihnen gerade am besten behagt (öV, Langsamverkehr, Car Sharing usw.). Entsprechend kommt dem Bus als öV-Feinverteiler auch bei der jüngeren Generation eine grosse Bedeutung zu. Zudem wird die Nachfrage nach multimodalen Mobilitätslösungen weiter steigen.

### Mehr Kundenservices

Nebst Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit werden auch die Anforderungen an den Komfort (z. B. Klimaanlage), transportübergreifender Information in Echtzeit und Nebenservices höher. Den Kundinnen und Kunden wird ein grosser Service geboten.

### Vereinfachter Zugang zum öV

Der Druck der Kundinnen und Kunden zugunsten eines übersichtlichen, auch für Senioren einfach zu handhabenden Tarif- und Vertriebsystems nimmt zu.



Der öffentliche Verkehr wird bei den Jungen immer beliebter – gratis W-LAN und moderne Fahrgastinformationssysteme tragen dazu bei. (© Roberto Conciatori Photographer SBf; ZVB)

---

## 2.3 Raumplanung

### Gesamtheitliche Planung

Raum- und Verkehrsplanung fließen immer mehr ineinander und müssen deshalb in Zukunft stärker aufeinander abgestimmt werden. Die lange Zeit zahnlose Raumplanung des Bundes wird momentan auf Druck der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger griffiger, weil die Folgen der fast ungebremsten Siedlungsentwicklung immer sichtbarer werden. Siedlungs- und Industrie-Entwicklungen finden in verdichteter Weise vermehrt entlang von öV-Achsen statt, was diese stärkt.



Busse decken die Mobilitätsbedürfnisse von allen Bevölkerungsgruppen ab. Gerade bei den Kleinsten sind die Fahrzeuge äusserst beliebt. (© SBW)

---

### Platzsparende Mobilität

Infolge des Bevölkerungs- und Siedlungsdruckes gibt es vor allem in Ballungszentren immer weniger Platz. Damit erhalten die raumsparenden Mobilitätsformen, wie z. B. Busse, eine immer grössere Bedeutung. Der begrenzte Strassenraum der Städte wird zudem vermehrt mittels ganzheitlichem Verkehrsmanagement bewirtschaftet, Platzzahlen beschränkt und die Verkehrsknoten werden noch effizienter gesteuert.

### Steigende Bedeutung von zentralen Umsteigepunkten

Bahnhöfe werden als Brennpunkte des Verkehrs noch wichtiger. Die Konkurrenz um den Raum in Perronnähe wird härter, weil vermehrt kommerzielle Wettbewerber, vor allem Läden, aber auch der Langsamverkehr (zum Beispiel Parkiermöglichkeiten für E-Bikes) Raumansprüche erheben.

### Zunehmende Raumgestaltung von Strassen

Die Zahl von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und (neu) Tempo-30-Beschränkungen auf Hauptstrassen wird die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Busse tendenziell senken. Bauliche Massnahmen zur Temporeduktion verschärfen diese Tendenz.

### Geteilte Zuständigkeiten im Bereich Infrastruktur

Die Planung des strassengebundenen öV konzentriert sich weiterhin zunehmend bei der öffentlichen Hand. Die Transportunternehmen haben direkt selten Einfluss auf die Strassen- und Umsteigeinfrastruktur.

## 2.4 Technologie

### Neue Technologien

Die Bus-Antriebstechnologien werden ökologie- und klimaverträglicher – dies dank Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoff-Antrieben. Die Entwicklungsrichtungen sind dabei noch offen; erkennbar ist jedoch der Trend in Richtung elektrische Antriebe. Gleichzeitig wird auch die PW-Flotte klimaverträglicher. Die energetischen und ökologischen Vorteile des öV und auch der Busse werden zwar optimiert, aber die PW-Flotte erneuert sich rascher. Damit wird der motorisierte Individualverkehr aus ökologischer Sicht konkurrenzfähiger. Der «ökologische Abstand» zwischen dem MIV und dem öV im Allgemeinen – bzw. dem Busverkehr im Besonderen – wird kleiner. Die Ökologie als zusätzlicher Pluspunkt des öV verliert an Bedeutung.

### Diesel bleibt vorerst Antriebsenergie Nummer 1

Dieselöl wird als Antriebsenergie noch längere Zeit in genügender Menge zur Verfügung stehen. Die verstärkte Nachfrage aus Asien und die steigenden Kosten für seine Gewinnung, etwa aus Ölsanden oder mittels Fracking, lassen die Preise tendenziell steigen. Dieser Kostenschub kann durch optimierte Antriebe nur teilweise aufgefangen werden, da Busmotoren einen für Verbrennungsaggregate bereits relativ hohen Wirkungsgrad aufweisen, verglichen etwa mit demjenigen von PW.

### 3 Vision

Der Busverkehr ist und bleibt eine tragende Säule des öV. Mit dem dichten und attraktiven Angebot bildet er das Rückgrat einer florierenden Wirtschaft. Kundinnen und Kunden fahren gerne Bus. Busse geniessen freie Fahrt auf den Strassen und sind pünktlich. Sie verfügen über eine gute Strassen- und Haltestelleninfrastruktur und bieten sehr guten Fahrkomfort. Die Busse sind optimal mit dem restlichen öV vernetzt. Die Fahrzeuge sind emissionsarm, attraktiv und komfortabel. Echtzeitinformation und transportübergreifende Information helfen der Kundschaft, ihr Ziel in kurzer Zeit und auf optimalem Weg zu erreichen.



Durch Innovationen wird das Bussystem ständig verbessert – Elektrobusse ohne Fahrleitungen tragen zu einem attraktiven Städtebild bei. Hier das Projekt TOSA. (© TPG)

---

## 4 Strategische Ziele 2025 und Handlungsfelder

Auf Basis dieser Vision wurden vier Ziele und darauf basierend Handlungsfelder abgeleitet, um die Ziele zu erreichen. Diese Vision gilt als Orientierungshilfe in den nächsten zehn Jahren.

### 4.1 Strategische Stossrichtung 1: Steigerung der Fahrgastzahlen

Das Bussystem Schweiz will die steigende Mobilität der Kundinnen und Kunden aufnehmen und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der steigenden Mobilität. Die Fahrgastzahlen werden um mindestens 50 % gesteigert.

An vielen Orten ist der öffentliche Raum begrenzt (oder bereits bebaut) und die Strasse kann nicht mehr Verkehr als heute aufnehmen. Das Bussystem ist besonders raumsparend und will in der Lage sein, die steigende Mobilität der Kundinnen und Kunden aufzunehmen. Der Modalsplit soll sich zu Gunsten des öV verändern. Dies ist nur möglich, wenn die Kapazität des Bussystems und die notwendigen Erreichbarkeiten bis 2025 erhöht werden.

### 4.2 Strategische Stossrichtung 2: Attraktivierung der Bussysteme

Das Bussystem Schweiz ist attraktiv. Es bietet ein dichtes Angebot, eine gute Erschliessung in Regionen und Agglomerationen und es ist pünktlich.

Schon heute bietet der öV auf der Strasse ein attraktives Angebot. Dieses soll noch gesteigert werden. Dichte und regelmässige Angebote sollen das Busfahren noch attraktiver machen.

---

## Dichter Fahrplan

Wir streben bei den Bussen einen dichten und homogenen Takt an. Insbesondere in den Städten soll der Takt so dicht sein, dass die Kundinnen und Kunden eigentlich keinen Fahrplan mehr brauchen, also mindestens einen 6–8-Minuten-Takt. In den Agglomerationen soll mindestens der 15-Minuten-Takt gelten, in den Regionen mindestens der 30-Minuten-Takt. Das Angebot ist den demografischen Veränderungen vorausschauend anzupassen und in den Agglomerationen auf ein städtisches Niveau zu bringen.

## Separate Busspuren für mehr Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit

Die Busse sind eine sehr effiziente Mobilitätsform, da sie viele Menschen in einem einzigen Gefäss transportieren. Das macht sie auch in Bezug auf die Finanzen sehr attraktiv. In den Agglomerationen sind Busse nur stark, wenn sie nicht im Verkehr stecken bleiben. Der öV Schweiz braucht deshalb mehr und durchgehende Busspuren. Das wichtigste Mittel zur Beschleunigung der Busse im Ortsverkehr sind Busspuren und den Bus bevorzugende Ampelschaltungen. Die Fahrbahnen sind so zu gestalten, dass die Busse rasch und behinderungsfrei verkehren können.

Sind separate Busspuren nicht möglich, muss der Stau dorthin verlagert werden, wo er den öV und die Bevölkerung nicht stört. Dazu ist eine Steuerung des MIV/öV-Netzes aus gesamtverkehrlicher Perspektive notwendig. Die Anzahl Personen pro Gefäss bildet dabei das Schlüsselkriterium für die Lichtsignalsteuerung und nicht die Anzahl Fahrzeuge. Konkret fordern wir die konsequente Priorisierung der im öV transportierten Personen.

Zudem sollen vermehrt auch flexible und innovative Systeme der intelligenten Strassenraumnutzung ausprobiert und im Erfolgsfall definitiv eingeführt werden.

## Kurze Umsteigewege

Die zunehmende Nachfrage erfordert einen dichteren Busverkehr und steigende Gefässgrössen an Bahnhöfen. In der gegenwärtigen Situation sind jedoch viele Bus- und Tramhaltestellen zu weit von den Perrons entfernt. Wichtig aus Sicht des öV sind kurze und sichere Umsteigewege. Der gesamte öV wie auch die Politik müssen sich vermehrt für eine optimale Transportkette einsetzen.



Durch den Austausch von Echtzeitdaten können Anschlussverbindungen abgewartet werden. Dies trägt massgeblich zur Kundenzufriedenheit bei. (© foto-werk gmbh; AAGL)

### Umfassende Fahrgastinformation

Gerade weil die Busse im Gesamt-öV mit der Feinverteilung eine so wichtige Stellung einnehmen, ist eine umfassende Fahrgastinformation so wichtig. Kundinnen und Kunden sollen unabhängig vom Transportmittel umfassend und in Echtzeit informiert werden. Diese bilaterale Information ist rasch, unkompliziert und mit möglichst preiswerter Informatik an allen Verknüpfungspunkten sicherzustellen.

### Integration des Tarifsystems

Der Zutritt zu den Bussen soll einfach und unkompliziert sein. Billettkauf und Tarifsystem sollen deshalb einfach und hürdenfrei sein. Kundinnen und Kunden sollen keine «Brüche» im Tarifsystem wahrnehmen.

### Mehr Umwelt-Attraktivität von Bussystemen

Bussysteme sind ökologisch und leisten – insbesondere in den Städten und Agglomerationen – einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zur Nachhaltigkeit. Busse sollen noch energieeffizienter und ökologischer werden: sie sollen grundsätzlich vom Erdöl unabhängig sein. Auch der Lärm soll reduziert werden, damit die Lebensqualität der Menschen erhöht wird.

---

## 4.3 Strategische Stossrichtung 3: Sichere Finanzierung des Bussystems

Das Bussystem Schweiz ist sicher, zeitlich unbeschränkt und in genügendem Masse finanziert. Ausbauten werden durch Bund und Kantone finanziell mitgetragen.

Bussysteme sind sehr wirtschaftlich und haben ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies ist umgekehrt proportional zur komplexen Finanzierung. In Zukunft müssen Bussysteme sicher, zeitlich unbeschränkt und dauerhaft finanziert sein.

### Bussysteme als wirtschaftliche Alternative

Neue Stadtteile und Siedlungsgebiete können effizient mit dem Bus erschlossen werden. Um den Bus zu bevorzugen, sind vieler Orts auch Strassenanpassungen und Ergänzungen notwendig. Für die integrale Finanzierung dieser öV-Infrastruktur (Fahrbahn und Haltestelle) ist eine Unterstützung der Finanzierung der übergeordneten Ebenen unumgänglich. In Zukunft müssen spezifische Infrastrukturen sowie auch der Betrieb der Bussysteme sicher, zeitlich unbeschränkt und dauerhaft finanziert sein. Bund und Kantone sollen einen wesentlichen Beitrag an die Finanzierung leisten.

### Mehr Wirtschaftlichkeit

Bussysteme sind sehr wirtschaftlich und flexibel. Bussysteme sind rasch erstellt. Sie sind mit ihrer Rolle als Feinverteiler höchst systemrelevant für das Netz des öV.

Die Transportunternehmen unterstützen den fairen Wettbewerb. Zudem verpflichten sich die Busunternehmen ihrerseits auch zu mehr Effizienz, z.B. durch vermehrte Zusammenarbeit und gemeinsame Planung, welche von den Bestellern unterstützt werden. Dies zum Wohl der Kundinnen und Kunden und der öffentlichen Finanzen.

---

### Abgeltung der Systemrelevanz des Bussystems

Übernehmen Busse Ersatzleistungen von Bahnen, so müssen diese Leistungen besser abgegolten werden. Dies ist wirtschaftlicher, als wenn die Bahnen eigene Busersatz-Kapazitäten aufbauen müssten. Aus diesem Grund ist – auch aus übergeordneter strategischer Sicht – zu einem funktionierenden Bussystem Sorge zu tragen.

### Forschungsgelder für Bus-Entwicklungen

Grundsätzlich stehen in der Schweiz nur wenige Forschungsmittel für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung. Während die Strasse in ausreichendem Ausmass Gelder aus der Mineralölsteuer erhält, werden für die Forschung im Bus-Bereich keine öffentlichen Gelder eingesetzt. Technologische Forschung wird vor allem durch die Busanbieter übernommen. Die Forschung am System Bus muss durch Forschungsgelder des Bundes unterstützt werden.



Mit dem Gratis WiFi der Postauto wird der Bus zum Arbeitsplatz. (© PAG)

### Good Practice: Flächendeckendes Gratis WiFi bei Postauto

In etwa drei Viertel aller Postautos kann ab diesem Jahr gratis Internet über WiFi empfangen werden. Das betrifft Laptops ebenso wie Tablets und Smartphones. Nach einmaligem elektronischem Anmelden im Postauto stellt sich in allen Fahrzeugen die Verbindung jeweils automatisch her. Nach dem Ausscheiden der älteren Fahrzeuge in den nächsten zwei Jahren werden bis 2016 alle Postautos den Gratis-Empfang bieten.

---

## 4.4 Strategische Stossrichtung 4: Vermehrte Zusammenarbeit und Entschlackung der gesetzlichen Rahmenbedingungen

Planungssicherheit, Verbindlichkeit und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Partnern sollen gestärkt werden.

### Vermehrte Zusammenarbeit

Die (Planungs)Arbeiten zwischen den Bahn- und Busunternehmen, den Kantonen, Gemeinden und betroffenen Verbänden und Organisationen sollen besser koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. In vielen Bereichen sind auch Harmonisierungen möglich, welche zu einer noch besseren Wirtschaftlichkeit führen können. Die Besteller sollen schweizweit gleiche Anforderungen an die Busunternehmen und die Bussysteme haben.

### Entschlackung gesetzlicher Rahmenbedingungen

Bussysteme brauchen angemessene unternehmerische Freiräume, um im Ideenwettbewerb neue Ideen generieren zu können. Für mehr Flexibilität und eine kostengünstige Produktion sollen Vorgaben, Gesetze und Verordnungen gelockert werden. Die öV-Branche wird diese Lockerungen zu Gunsten der Kundinnen und Kunden auslegen. Zudem wird sie dank Verringerung des administrativen Aufwands effizienter und kostengünstiger produzieren.

## 5 Busse: Potenzial für die Zukunft



Effizienter, nachhaltiger, raumsparender – Bussysteme schlagen den Individualverkehr um Längen. (© dominik golob photography; RVBW)

### Kapazitäten eines Busses

Oben stehendes Bild zeigt das grosse Potenzial der Busse und eines Bussystems symbolisch:

Busse ...

- ... transportieren effizient und attraktiv Kundinnen und Kunden
- ... sind ein optimaler Feinverteiler sowohl in der Stadt wie auf dem Land
- ... sind wirtschaftlich und finanziell attraktiv
- ... sind nachhaltig, energieeffizient und leisten einen Beitrag zu einer hohen Lebensqualität.

Busse haben ein enormes Zukunftspotenzial. Sie können ihre wichtige Rolle nur einnehmen, wenn sie umfassend von der Politik getragen und gestärkt werden. Die im vorliegenden Positionspapier gestellten Forderungen tragen dazu bei, dieses Zukunftspotenzial auch auszuschöpfen.



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Bern 6

Tel. +41 (0)31 359 23 23

Fax +41 (0)31 359 23 40

[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)

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