

Die Stellung des ÖV in der Schweiz – landesweite Lösungen

Urs Hanselmann

Präsident Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz VÖV

- 1. Historische Entwicklung bis 2000**
- 2. Es wird eng in der Schweiz im 21. Jhdt.**
- 3. Die Entwicklung des ÖV in der Fläche**
- 4. Schlussfolgerungen**

1. Historische Entwicklung bis 2000

- **1960/70er Jahre: Autoboom in der Schweiz, ÖV im Tiefpunkt**
- **Schienennetz 1946 noch 5222km, Tiefstand 1974 4977km**
- **In 1970/80er Jahren Bewusstsein-Wandel in Richtung Nachhaltigkeit**
- **ÖV-Niedergang gestoppt – Erneuerung und Ausbau
Drastische Preisreduktion Halbtaxabo (CHF 100/Jahr)**
- **1990er Jahre strategische Neuausrichtung**
 - **Bahnreform, eigentlich ÖV-Reform, Gründung SBB AG und viele weitere Verselbständigungen**
 - **Im Regionalverkehr (inkl. Agglomerationen) Bestellsystem mit Bundes- und Kantonsbeteiligung – Schiene und Bus gleichberechtigt**
 - **Weiterer Ausbau und Effizienzsteigerung**
 - **Aufkommen der Verbände mit attraktiven Angeboten**

Das System Bahn 2000

- **Einbindung der grossen und mittleren Städte in ein Netz mit Stundentakt**
- **Einbezug auch der regionalen Anschluss-Linien mit Bahn und Bus**
- **Infrastruktur-Ausbau gezielt zur Ermöglichungen von Fahrzeiten unter 1 Std.**
- **Weiterausbau auf 30 Min-Takt auf Linien mit starker Nachfrage**
- **Ausbaumassnahmen über das ganze Land verteilt**

Quantensprung im ÖV 1998: FinöV

- **1998 grösster je bewilligter Kredit durch Volk angenommen, mit 63.5% Ja-Stimmen!**
- **30.5 Mrd CHF für Bahninfrastrukturen**

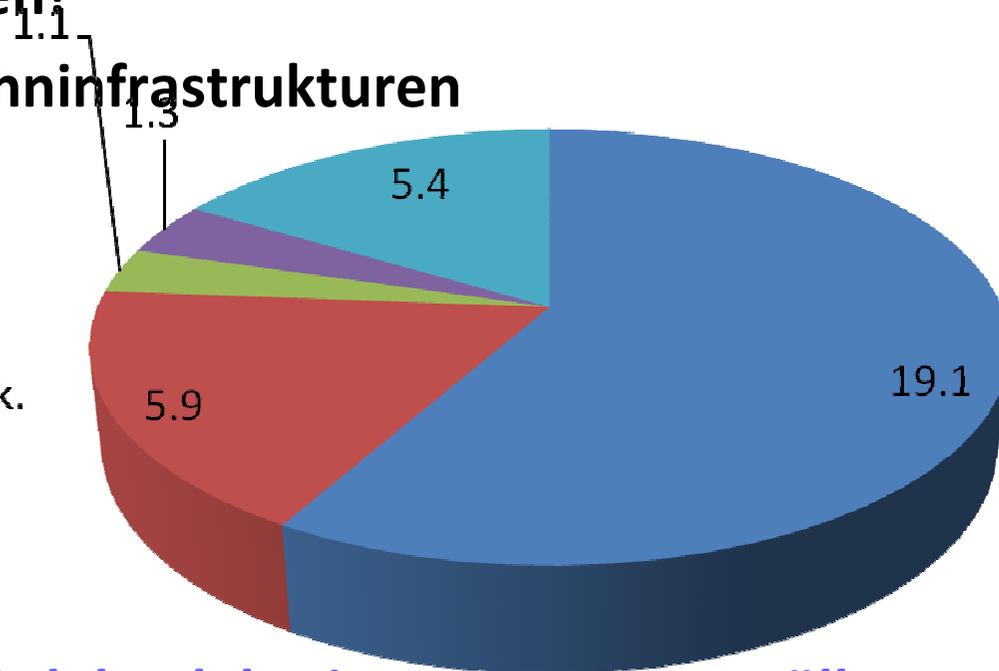
■ Neat (Lötschberg, Gotthard)

■ Bahn 2000

■ Anschluss Hoch-Geschw. Verk.

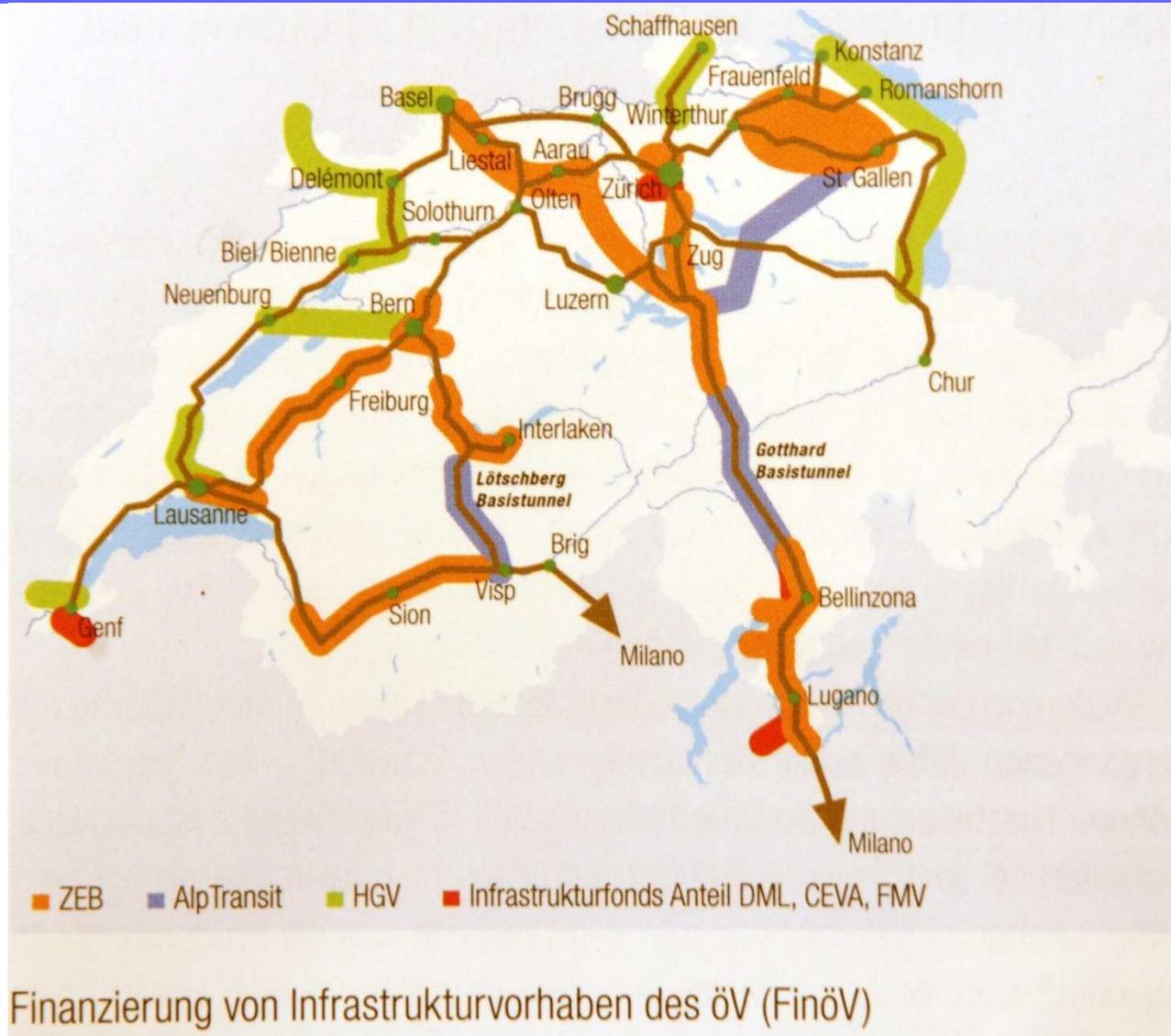
■ Lärmsanierung

■ Weiterausbau ZEB



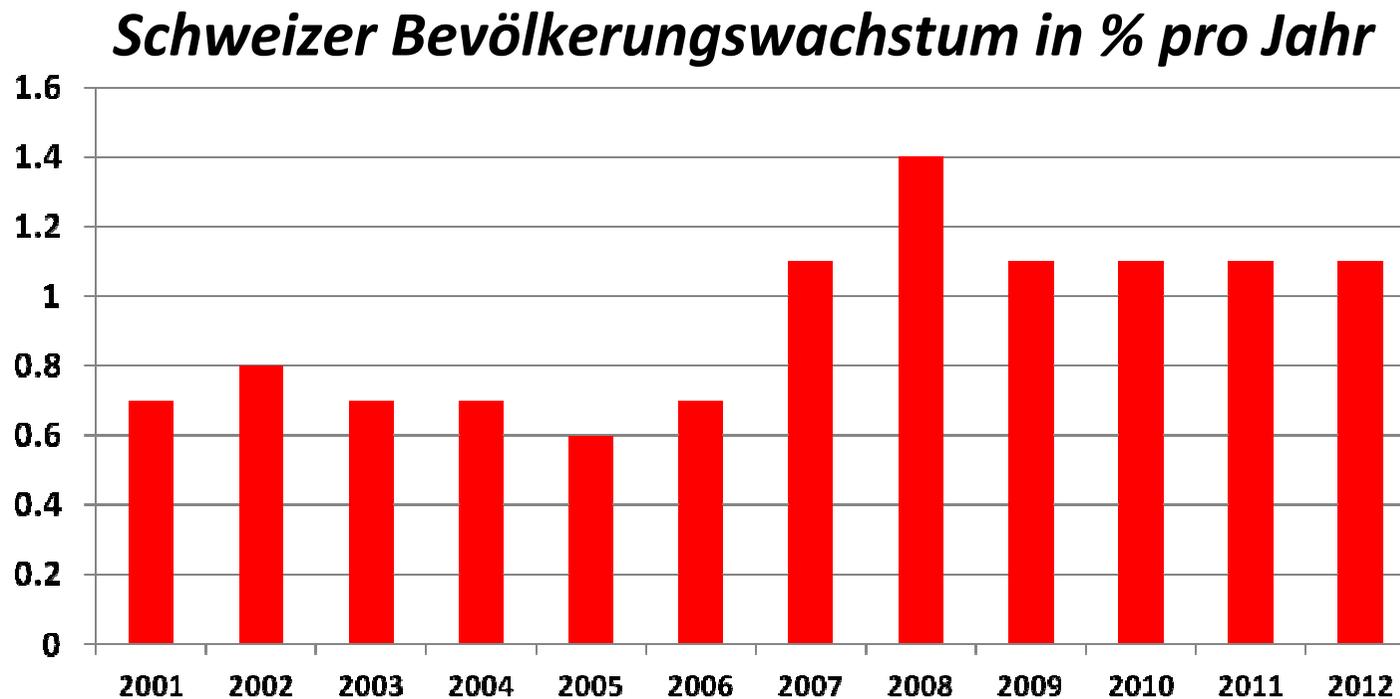
Der Ausbau des ÖV wird durch breite Kreise der Bevölkerung getragen – und der ÖV wird auch durch fast alle genutzt

Ausbaumassnahmen Finöv



2. Es wird eng in der Schweiz des 21. Jahrhunderts

- Die Schweizer Bevölkerung wächst sehr stark und benötigt neuen Raum
- Die Zersiedlung der Landschaft droht Ressource Landschaft (Erholung, Tourismus) zu zerstören



Eine neue Raumpolitik

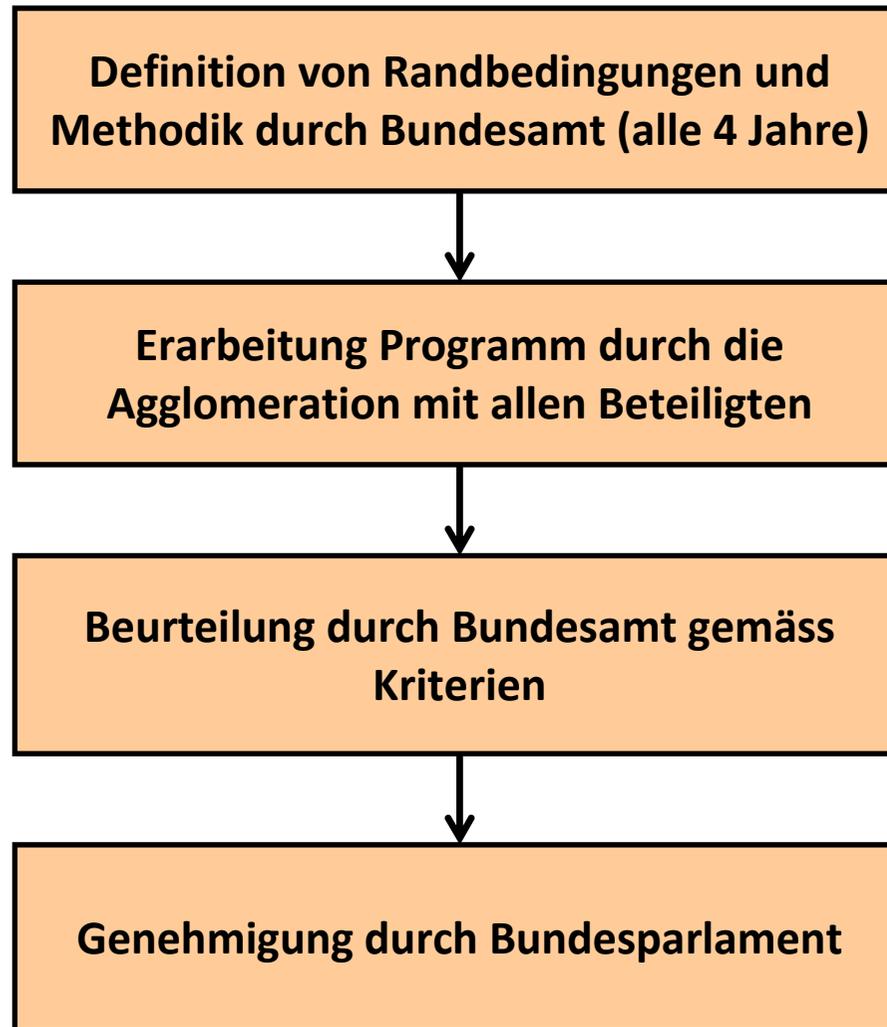
- 1. Neue Bundesvorgaben zur Koordination Siedlungs- und Verkehrsplanung (Raumkonzept Schweiz)**
- 2. Volksabstimmungen erzwingen die Wende (Zweitwohnungsbau, Raumplanung) verbindlich**
- 3. Verdichtung in Zentren und entlang von Achsen ist die Antwort**
- 4. Weiterausbau ÖV in Agglomerationen und auf Schwerpunkt-Achsen als Teil der Lösung**

Die Agglomerationsprogramme

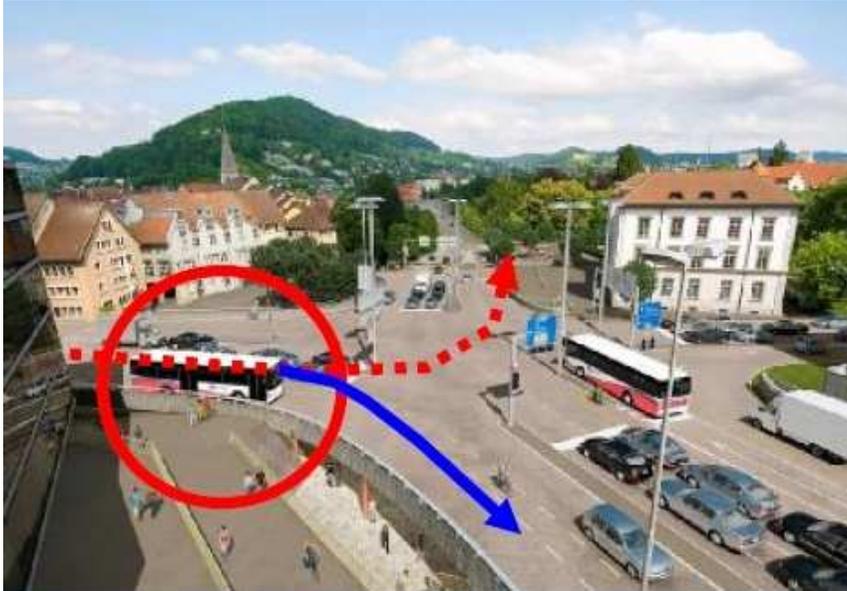
- Nachhaltige Steuerung der Mobilität durch Bund
- Definition von 50 Agglomerationsräumen über das ganze Land verteilt (mit 15'000 – 1 Mio. Einw.)
- Gesamtverkehrsbetrachtung (MIV, ÖV, Langsamverkehr)
- Gegenseitige Beeinflussung ÖPNV-Regionalverkehr-Fernverkehr
- Abstimmung Siedlungsentwicklung-Verkehr
- Kosten-Nutzen-Betrachtung bei mitfinanzierten Projekten

Von dieser Förderung profitieren nicht nur grosse Städte, sondern auch Mittelzentren ab 15'000 Einwohnern

Vorgehen Agglomerationsprogramme



Beispiel: Verkehrsmanagement Region Baden



- **Stadt Baden 18'000 Einwohner (Subagglomeration 100'000)**
- **Problem: Starke Behinderung Buslinien im Zentrum und auf Zufahrtsachsen**
- **Fahrzeiten von 3 Min (Fahrplan) bis 9.5 Min (bei Stau)**
- **Massnahmen:**
Verkehrsmanagement auf vier Zulaufachsen (Pfortner, Busspuren, usw.)
- **Busrampe und Bustunnel auf zentralem Platz (>1500 Busse/Tag)**
- **Verkehrsmanagement 40 Mio. zentraler Platz 95 Mio. (Bundesbeteiligung 13 Mio.)**

Beurteilungskriterien für neue Agglo- Programme

Mitfinanzierung durch Bund abhängig von Kosten/Nutzen-Verhältnis, Beurteilung des Nutzens gemäss den Kriterien

1. Verbesserung des Verkehrssystems

2. Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen (die Schweiz muss ihre Landschaften schonen)

3. Erhöhung der Verkehrssicherheit

4. Verminderung von Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Finanzierung Ausbau Bahn-Infrastruktur FABI

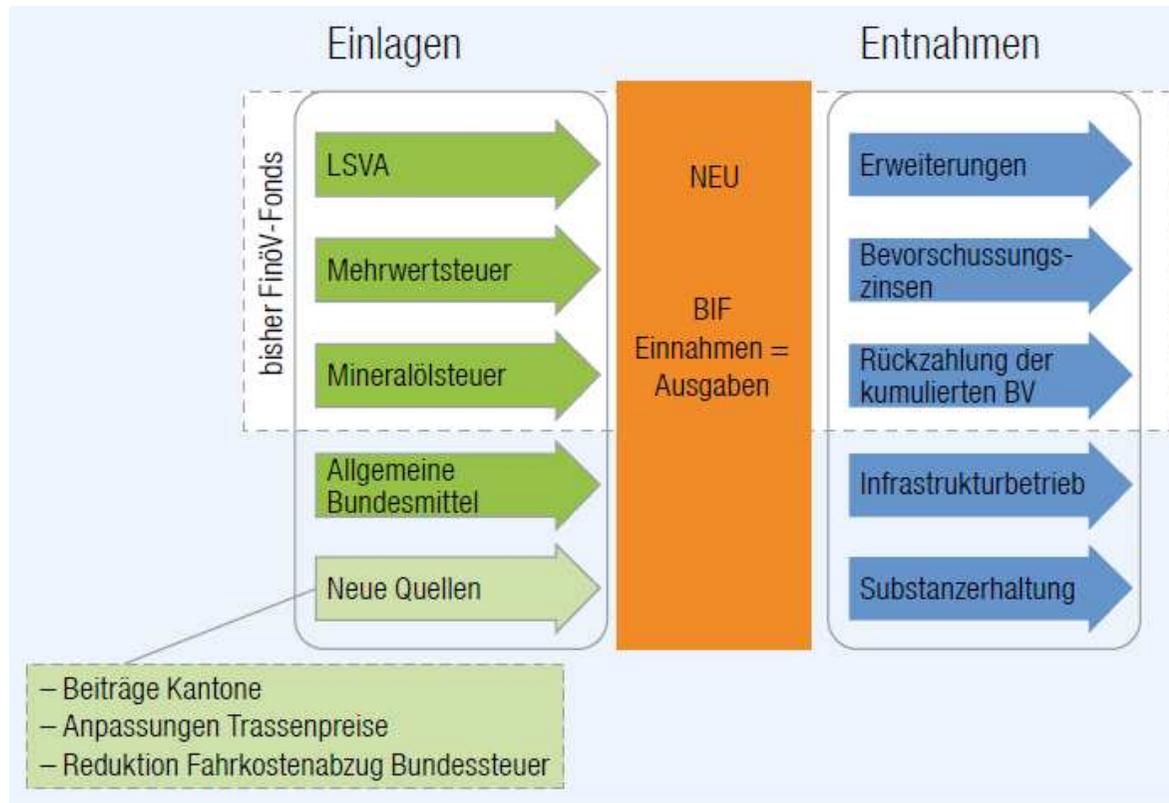


Bild VÖV

- **Ablösung Finöv (läuft aus)**
- **Keine zeitliche Begrenzung**
- **Breit abgestützte Finanzierung, inkl. Nutzerfinanzierung (über Trassenpreise)**
- **Bis 2050 ca. 45 Mrd**
- **Projekt-Beschlüsse jeweils in Etappen zu 5 Jahren**

Das Konzept FABI

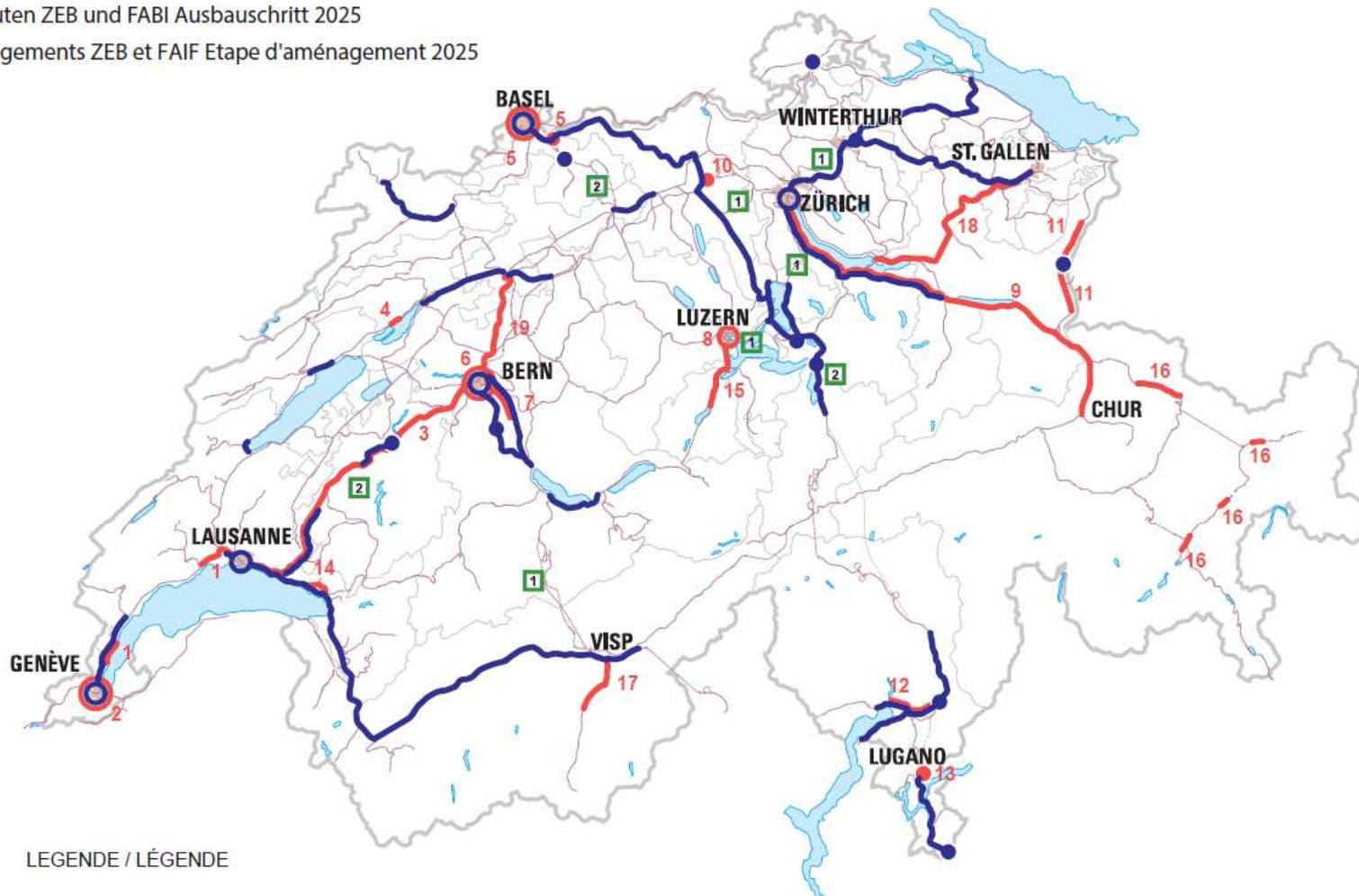
- Nachhaltige Sicherstellung der Finanzen für Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur (teilweise Strassenmittel)
- Wirkungsorientierte Planung - Netzwirkung vor Konzentration auf Magistralen
- Vervollständigung des Knotensystems Bahn 2000
- Erhöhung des Verkehrsangebots, Kapazitäts-Erweiterungen (wegen Nachfragesteigerung, 40% seit 2000)
- Geschwindigkeitserhöhung nur auf ausgewählten Strecken
Reduktion von Fahrzeiten zwischen Knoten unter 1 Std.
- Alle Landesteile profitieren

Volksabstimmung am 9. Feb. 2014!

Bahn 2000 und FABI-Ausbauschritt 2025 (6.4 Mrd.)

Ausbauten ZEB und FABI Ausbauschritt 2025

Aménagements ZEB et FAIF Etape d'aménagement 2025



LEGENDE / LÉGENDE

—●— Ausbauten ZEB
Aménagements ZEB

—●— FABI Ausbauschritt 2025 (6,4 Mia.)
FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)

□ Kredite für Projektierung, Planung und Studien
Crédits pour la planification et des études

3. Die Entwicklung des ÖV in der Fläche

Diese wird sichergestellt durch

- a) Einbindung ins System ÖV-Schweiz**
- b) Nicht zentral gesteuerte (aber koordinierte) Initiativen der Kantone (Länder)**
- c) Hohe Identifikation von Bevölkerung und Politik mit dem ÖV, vor allem mit der Bahn**

Das System ÖV-Schweiz

- **Flächendeckende Erschliessung**
- **Offenes System (Zugang unabhängig von Zugstyp und Zeit)**
- **Taktfahrplan und hohe Vernetzung (Bahn-Tram-Bus)**
- **Durchgehende Tarifierung und Fahrausweise**
- **Hohe Produktivität**
- **Hohe Akzeptanz und Nutzung durch die Bevölkerung (und Politiker aller Parteien)**

Die Kunden erwarten, dass die ÖV-Angebote im ganzen Land wie aus einer Hand sind – trotz 240 verschiedenen Transport-Unternehmungen!

Beispiel: ÖV-Drehscheibe Dornach bei Basel



Weiterausbau des Systems ÖV-Schweiz

Der nächste Schritt im Ticketing:

- Schweizweit durchgängige Fahrausweise nicht nur von Bahnhof zu Bahnhof sondern von Haus zu Haus (inkl. ÖPNV)
- Schweizweit durchgängige und kombinierbare Abonnementslösungen
- Einführung einer neutralen ÖV-Karte (Abonnemente) für die ganze Schweiz
- Koordination durch Verband öffentlicher Verkehr (Klammer über praktisch allen 240 Transportunternehmungen)

ÖV-Erschliessungspflicht in Kantonen (Länder)

- **Zürich**

Erschliessungspflicht für Siedlungen >300 Einwohner
Luftlinie zur Haltestelle 400m (Feinerschliessung), 700m
(Groberschliessung)

Takte: Grundversorgung 60', S-Bahn 30', engeres
Siedlungsgebiet 15', bei Bedarf höher

- **Bern**

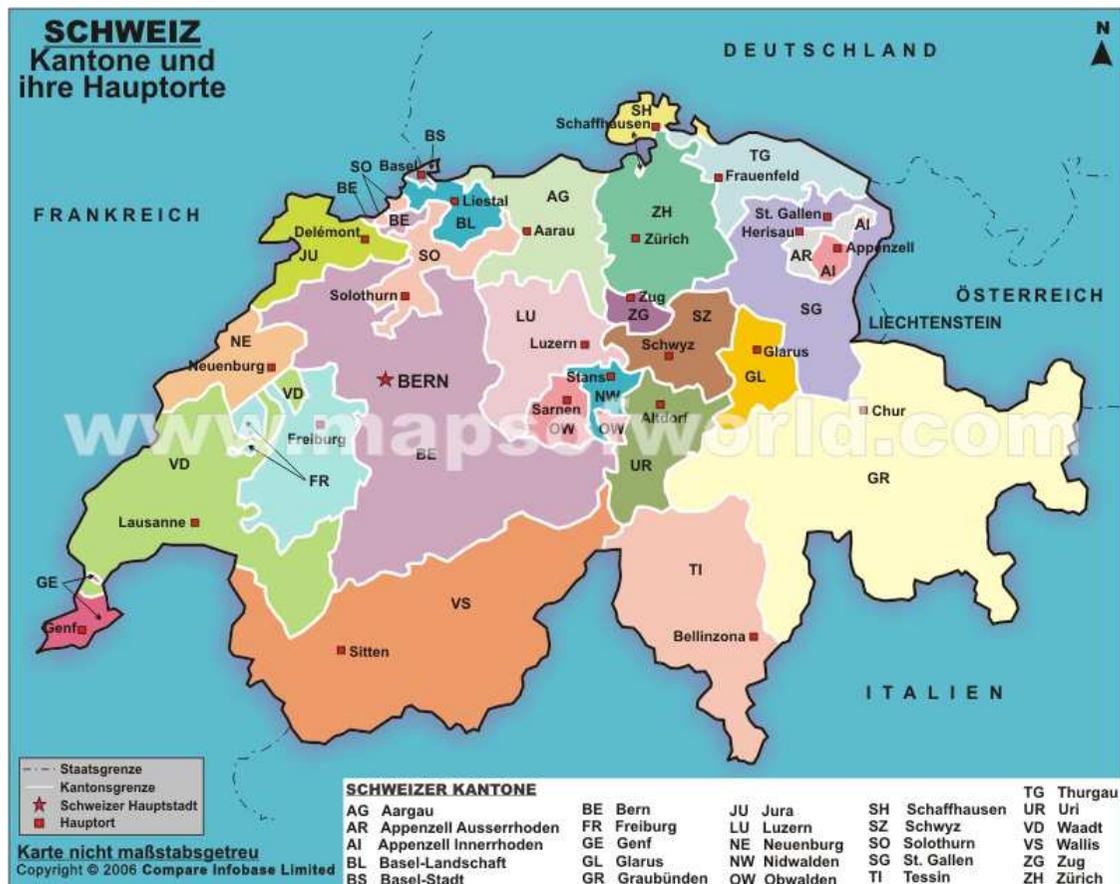
Erschliessungspflicht: >300 Einw., Arbeitspl., Ausbildungspl.
Luftlinie 400m (Feinerschliessung), 750m (Groberschliessung)

Takte: wie Zürich, zusätzlich noch Stufe „schwach besiedelt“

- **Andere Kantone:** ähnliche Regelungen oder keine definierte
Erschliessungspflicht, aber andere ÖV-Förderung

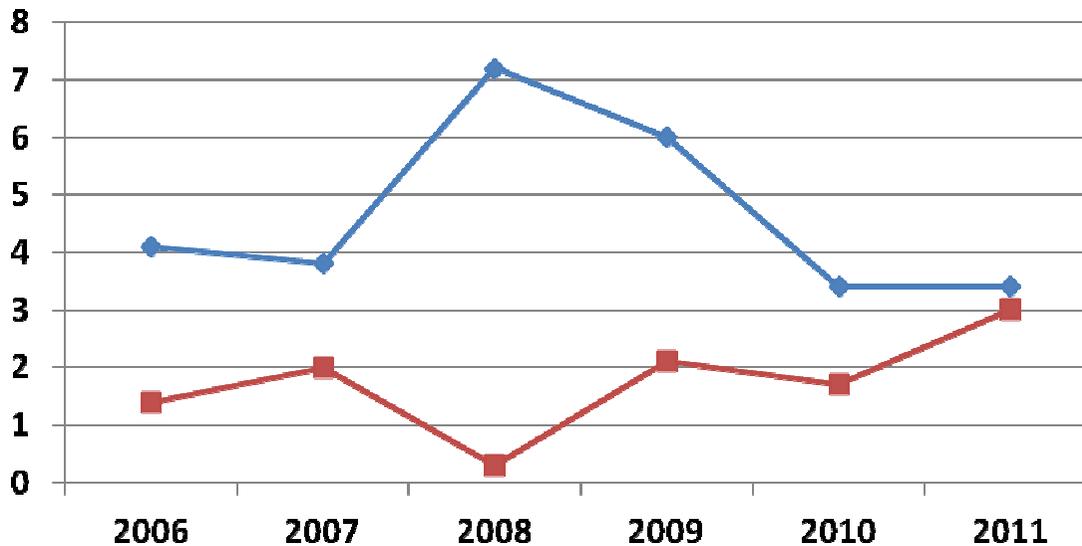
Das Beispiel des Kantons Waadt VD

- 725'000 Einwohner
- Hinterland ländlich, Genferseebogen wirtschaftlich stark



Der ÖV im Kanton Waadt VD

- **Modalsplit Auto (Basis Pkm) im Jahr 2005: 75%**
- **Offizielle Langfristziele: bis 2020 auf 65%, bis 2050 auf 50% reduziert**
- **Einführung einer S-Bahn ab 2004**
- **Erste echte U-Bahn der Schweiz (2008) in der Hauptstadt Lausanne**
- **Entwicklung der ÖV-Erschliessung auf dem Land durch obligatorische öffentliche Schultransporte**
- **Wachstum ÖV und MIV in %:**



Ausbaukredit für Schmalspurbahnen VD 2013



- **40% Mehrverkehr 2007-12**
- **145 Mio für Infrastrukturerneuerung**
- **158 Mio für Kredit-Finanzierung für Rollmaterial**
- **Totaleffekt für 8 Bahnen inkl. daran geknüpfte Gemeindemittel 670 Mio. bis 2016**
- **Annahme im Parlament ohne Gegenstimmen (im Autokanton Waadt!)**
- **Davon 3 Linien Kostendeckung <30% (Grenze für Überprüfung Umstellung auf Bus, gem. Bund)**

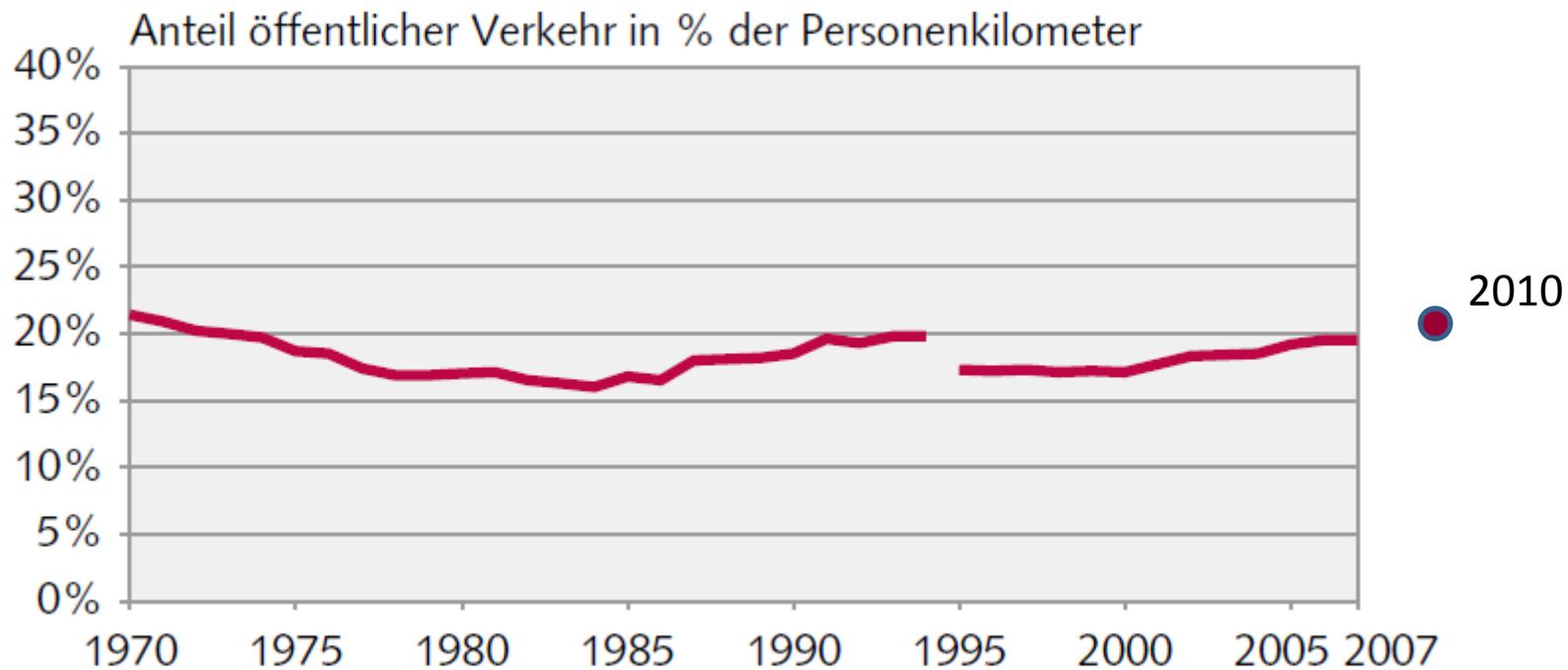
Kombinierte Mobilität



- Carsharing am Bahnhof
- Variabilisierung der Kosten des MIV
- Verbesserung der Erreichbarkeit in der Fläche
- Beispiel Tarifverbund TNW (Basel):
 - 1100 km² Fläche
 - Einheitsabo (ganzes Gebiet): CHF 730 pro Jahr
 - für CHF 25 Zuschlag Zugang zu 215 Mobility-Autos im ganzen TNW-Gebiet
- Park und Ride zur Verbesserung der Groberschliessung, wo keine Kannibalisierung des ÖV stattfindet
- Bike und Ride zur Verbesserung der Feinerschliessung

Resultat: Entwicklung des Modalsplits

Modalsplit ganze Schweiz



1995: Änderung der Erhebungsmethode

4. Schlussfolgerungen

10 Punkte, welche die Entwicklung des Schweizer ÖV auch in der Fläche ermöglichen:

- 1. Netzorientierte nationale Entwicklung: Fläche wird bei der Entwicklung der Zentren und grossen Achsen mitgenommen – ein ÖV-System**
- 2. Auch die Mittelzentren werden voll entwickelt (ÖV-Knoten im System)**
- 3. Durchgehende Netzqualität (Takt, Anschlüsse, Kundeninformation), einfache und durchgängige Tarife und Fahrausweise**
- 4. Föderalistische Förderstrukturen (Zentren und Peripherie gleichzeitig)**
- 5. Zusammenarbeit aller ÖV-Unternehmen (grosse und kleine)**
- 6. Koordinierte Raum- und Verkehrsplanung, objektive Planungs-Kriterien (ÖV ist oft vorteilhafter)**
- 7. ÖV-freundliche Gesetze: Verbindliche ÖV-Erschliessung, Bauvorschriften**
- 8. Regionale Initiativen der Kantone (Länder) – nicht auf Bund warten**
- 9. Förderung der kombinierten Mobilität wo sinnvoll**
- 10. Hohe Identifikation von Bevölkerung (und Politik) mit ÖV**

**Danke für die
Aufmerksamkeit!**