VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

FOKUS ÖV

2025 / 26

Impressum

Herausgeber: Verband öffentlicher Verkehr, Dählhölzliweg 12, CH-3005 Bern
info@voev.ch, www.voev.ch

Redaktion: Andreas Keller

Gestaltung: Marion Aland, Florin Schürch

Übersetzung: Bruno Galliker, Valentin Abbet

Abbildungen: © Bilder
S. 4: SBB, Urs Flueeler | S. 5, 28, 29, 30, 31: VöV, T. Hodel
S. 7: Valentin Flauraud / RBS, Sam Bosshard | S. 8: tpg | S. 9: HESS AG
S. 10: Fairtiq | S. 11: GaudenzDanuser.com | S. 14: ZVV / Magali Girardin
S. 17: AVA | S. 18: Dorothea Mueller | S. 19: RBS, Stefan Haeberli | S. 6, S. 20: VöV
S. 22: 2023 Real World Events/Shutterstock | S. 23: Allianz pro Schiene, Sascha Hilgers
S. 24, S. 25, S. 26: tl | S. 27: Manuel Weiersmülle

Druck: Vögeli AG, Langnau

Auflage: D: 1000 Ex., F: 250 Ex.

© 2025, VöV

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

Inhalt

5 **Editorial**
Der öV ist ein Trumpf unseres Landes

6 **Nutzen des öV für die Schweiz**
Der öffentliche Verkehr: Ein Gütesiegel der Schweiz – und ein Wirtschaftsförderer

12 **Zahlen und Fakten**
Wissenwertes zum öV Schweiz

14 **Bedeutung des öV aus Kantonssicht**
«Ein attraktiver öV ist ein zentraler Standortfaktor»

18 **Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahn**
Der Bahninfrastrukturfonds – Rückgrat des Schweizer ÖV-Systems – steht vor Herausforderungen

22 **Gastkolumne**
Öffentlicher Verkehr: Bitte keine «deutschen Verhältnisse» in der Schweiz!

24 **VöV-Energiestrategie – es geht vorwärts**
Wenn das Depot auch ein Kraftwerk ist

28 **VöV-Generalversammlung 2025**
Fotos



Editorial

Es geht vorwärts in der Schweiz: Wohnbevölkerung wie auch Dienstleistungssektor wachsen stetig. Das sorgt auch für einen höheren Mobilitätsbedarf, den wir in allen Regionen abdecken müssen. Um den Anteil des öV am Modalsplit zu steigern, wie der Bund es sich zum Ziel gesetzt hat, braucht es nicht zuletzt auch ein wachsendes Angebot an Leistungen des Regionalen Personenverkehrs. Eine Regierungsrätin und ein Regierungsrat der Verkehrsdepartemente zweier Kantone erläutern, wie sich der öV noch attraktiver machen lässt und so das Ziel der Modalsplit-Steigerung unterstützt wird.

Der öV ist ein Trumpf unseres Landes – tragen wir Sorge zu ihm und verzichten auf unüberlegte Sparexperimente!

Doch damit es vorwärts gehen kann, braucht es ein solides Fundament, auch finanziell. Die Schweiz verfügt heute über einen hervorragenden öV, von dem viele andere Länder nur träumen. Diese Vorreiterrolle gründet mitunter auf vorausschauenden Investitionen. Das Ergebnis ist ein starker öV, der seinen Kundinnen und Kunden ein attraktives Netz auf einer gut unterhaltenen Infrastruktur bietet. Darüber hinaus ist die Branche Treiberin für Innovationen, die auch im Ausland ankommen, wie die folgenden Seiten aufzeigen.

Kurzfristig gedachte Einsparungen wie etwa der Antrag des Bundesrates, den Anteil des Bundes an den Regionalen Personenverkehr für die Jahre 2026 – 28 massiv unter dem seriös errechneten Bedarf anzusetzen, gefährden den geplanten Ausbau des öV-Angebots. Eine wachsende Schweiz braucht einen wachsenden öV – und das gibt's nicht zum Nulltarif! Auch beim Bahninfrastrukturfonds – notabene ein zentrales Instrument für den Erfolg des Schweizer öV – will der Bundesrat mehrere hundert Millionen Franken jährlich sparen. Wir hoffen und erwarten hier eine Korrektur des Parlaments.

Ein aufmerksamer Beobachter aus Berlin erkennt in seinem Gastkommentar Parallelen zur verfehlten deutschen Verkehrspolitik und rät uns herzlich davon ab, dieselben Fehler zu begehen.

Ein solcher Fehler wäre auch, die beschlossene Anschubfinanzierung des Bundes für die Umstellung der Busse auf CO_2-freien Antrieb wieder zu streichen. Für Einhaltung der CO_2-Reduktionsziele spielt der öV nämlich eine wichtige Rolle. Dank der Weiterentwicklung von Batterieantrieben halten heute zunehmend Busse mit elektrischem Antrieb Einzug: Landesweit waren im Frühling 2025 bereits 15 Prozent der Busfahrzeugflotte mit fossilfreiem Antrieb unterwegs.

Vorwärts geht es in Sachen Dekarbonisierung nicht nur beim Rollmaterial, sondern auch bezüglich Energieproduktion, wie wir am Beispiel der Transports publics de la région lausannoise (tl) sehen: Auf dem neuen tl-Tramdepot liefern 840 Solarpanels zuverlässig sauberen Strom. Solche Projekte zeigen, wie viel Potenzial der öV hat als Teil der Lösung für die Schweizer Klimapolitik.

Unser Fazit: Der öV bringt der Schweiz sehr grossen Nutzen – volkswirtschaftlich und auch bezüglich Umwelt. Oder anders formuliert: Der öV ist ein Trumpf unseres Landes. Tragen wir Sorge zu ihm – und verzichten auf finanzielle Sparexperimente!



Ueli Stückelberger,
Direktor VöV

Renato Fasciati,
Präsident VöV

Nutzen des öV für die Schweiz

Der öffentliche Verkehr: Ein Gütesiegel der Schweiz – und ein Wirtschaftsförderer

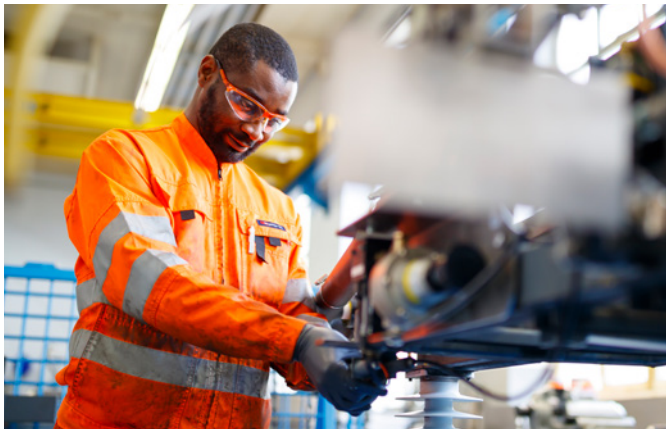
Wo der öffentliche Verkehr (öV) unterwegs ist, lebt die Schweiz. Weil Bahn, Tram und Bus immer häufiger unterwegs sind, bescheren sie vielen Menschen Arbeit und vielen Firmen Aufträge. Und weil sich ihr System immer weiterentwickelt, ist die Schweizer Mobilitätsindustrie über Europa hinaus eine Schrittmacherin – bei der Hardware und bei der Software.

«Die Schweiz ist eine Art Paradies des öffentlichen Verkehrs. Man ist nie weit von einem Bahnhof, von einer Tram-, Bus- oder Schiffshaltestelle entfernt. Selbstverständlich ist alles pünktlich unterwegs. Vom Stellwerk des Hauptbahnhofs Zürich aus habe ich Züge ein- und ausfahren sehen, so vorhersehbar wie Ebbe und Flut. Jede halbe Stunde ist jedes Gleis belegt. Wiederholt man diesen Blick etwas später, sind die Züge verschwunden und die Gleise wieder leer. Das alles wiederholt sich alle 30 Minuten und jeden Tag.»



Weil wir in der Schweiz dazu neigen, auf hohem Niveau zu jammern und uns in Diskussionen von Detailfragen zu verlieren, sind es oft Stimmen von aussen, die uns die Qualitäten unseres Lands vor Augen führen. In diesem Fall hat der Reisejournalist Michael Portillo 2022 im britischen Medienportal Telegraph auf den Punkt gebracht, was den öffentlichen Verkehr hierzulande ausmacht: die flächendeckende Verfügbarkeit, die dichten Fahrpläne und die hohe Verlässlichkeit.

Doch Bahn, Tram und Bus spannen ihr Netz nicht nur für Schweizerinnen und Schweizer über das Land. Touristinnen und Touristen bieten sie eine einladende Möglichkeit, die Sehenswürdigkeiten des Landes zu erkunden. Und sie stiften nicht nur ihren Kundinnen und Kunden Nutzen, die sich gemeinsam statt einsam flächeneffizient fortbewegen, sondern sie sind auch ein bedeutender Bestandteil der schweizerischen Volkswirtschaft. Sie bieten Menschen Arbeit, sie investieren in Planungen, Bauten und Fahrzeuge, und sie bereiten einer starken Exportindustrie den Boden.



Jede 40. Arbeitsstelle in der Schweiz hat einen direkten oder indirekten Bezug zum öV.



84 Prozent der Investitionen in den Schweizer öV bleiben im Land.

Faktor Arbeitsplätze:
Jede 40. Stelle in der Schweiz mit ÖV-Bezug

Mit rund 43'000 Arbeitsplätzen hat der öffentliche Verkehr als Arbeitgeber in der Schweiz eine ähnliche Dimension wie die Pharma- oder die Versicherungsbranche. Hinzu kommen rund 20'000 Arbeitsplätze für sogenannte Vorleistungen. Unter dem Strich hat jede 40. Arbeitsstelle in der Schweiz einen direkten oder indirekten Bezug zu Bahn, Tram und Bus. Das hat eine Studie ergeben, die das Beratungsbüro Infras im Auftrag des Informationsdienstes des öffentlichen Verkehrs (LITRA) und der Dachorganisation der schweizerischen Bahn- und Mobilitätsindustrie (Swissrail) 2020 erstellt hat.

Faktor Investitionen:
84 Prozent der ÖV-Investitionen bleiben im Land

Die Menschen, welche die kollektiven Verkehrsmittel in der Schweiz am Laufen halten, sind das eine, die Wirkungen von Investitionen das andere. Jedes Jahr werden rund 5,3 Milliarden Franken in den öffentlichen Verkehr investiert.

Das sind 3,4 Prozent der Bruttoinvestitionen der Schweiz. Jeder 30. in der Schweiz investierte Franken fliesst in das öffentliche Verkehrssystem. Dabei bleibt das meiste Geld im Land: 84 Prozent dieser Summe, also rund 4,5 Milliarden Franken kommen Schweizer Unternehmen zugute.

Faktor Agglomerationseffekt:
Doppelter Gewinn

Vor allem aber profitieren die Regionen des ganzen Landes vom Angebot des öffentlichen Verkehrs und von seinem Ausbau. Eine Erreichbarkeitsanalyse von BAK Economics nach der Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie der SBB von Altstetten über den Hauptbahnhof nach Oerlikon 2014 hat den doppelten Gewinn deutlich gemacht, der von der neuen Direktverbindung ausgeht. Die Menschen in Teilen der Ostschweiz und des Aargaus profitieren seither von besseren Verbindungen nach Zürich, während bei der Metropole selber die Vergrösserung des Einzugsgebiets positiv zu Buche schlägt. Ökonomen sprechen von Agglomerationseffekten, die entstehen, wenn die zeitlichen Distanzen zwischen Städten und ihrem Umland reduziert werden können. Dazu zählen sie unter anderem die Zunahme der durchschnittlichen Produktivität oder des Volkseinkommens pro Kopf.

Ebenfalls positive Wirkungen zeigen die im vergangenen Jahrzehnt eröffneten neuen Eisenbahntransversalen durch die Alpen. Die Basistunnel durch Gotthard und Ceneri sind dem Wachstum des Schienengüterverkehrs auf der Gotthard-Achse zuträglich, heisst es im neusten Monitoring-Bericht über die verkehrlichen und räumlichen Auswirkungen auf neuen Infrastrukturen auf der Gotthardachse.

Faktor Unterhalt:
für ein Netz auf der Höhe der Zeit

Zu den Investitionen in den öffentlichen Verkehr gehört auch der Unterhalt von Netzen und Fahrzeugen. Anschauliche Beispiele dafür sind die Gebirgsbahnen, die nicht nur eine Erschliessungsfunktion haben, sondern auch touristische Infrastrukturen und Kulturdenkmäler sind – etwa die Albula-Linie und die Bernina-Linie der Rhätischen Bahn. Diese über 100-jährigen Bauwerke wurden in den letzten Jahrzehnten Schritt für Schritt für die zweiten 100 Jahre fit gemacht. Dazu gehört der Bau eines neuen Albula-Scheiteltunnels zwischen Nordbünden und dem Engadin. Er wurde 2024 in Betrieb genommen. Aus dem Tunnel von 1903 wurde ein paralleler Fluchtstollen, der die Sicherheit für die Reisenden erhöht.

Dass nicht immer Beton angerührt werden muss, wenn es darum geht, Bahnlinien zu unterhalten, machen Begleitmassnahmen in der Kulturlandschaft deutlich, die es ermöglichen, auf direkte Schutzbauen zu verzichten. Ein Beispiel dafür sind Schutzwälder am Albula, die ebenfalls periodisch erneuert werden müssen. Beispielsweise wurden im vergangenen Jahrzehnt oberhalb von Bergün 10'000 Bäume ersetzt.

Faktor Innovation:
CO2-freie Busantriebe

Während bei Schutzwäldern alte Kulturtechniken weiterentwickelt werden, beflügeln neue Technologien Fortschritte. Ein Beispiel dafür ist die Energiewende. Bis in die letzten Jahrzehnte existierte eine scharfe Grenze zwischen elektrisch angetriebenen Trolleybussen, die wegen der Fahrleitung streckengebunden sind, und Autobussen mit Verbrennungsmotoren, die vollumfänglich flexibel eingesetzt werden können. Diese Grenze ist dank der Entwicklung von Batterieantrieben durchlässiger geworden, und Verkehrsbetriebe beschreiten unterschiedliche Wege, um elektrische Antriebe und Unabhängigkeit von Fahrdrähten unter einen Hut zu bringen.

Die Genfer Verkehrsbetriebe TPG sind Vorreiter des ursprünglich vom Hersteller ABB lancierten TOSA-Systems, bei dem die Fahrzeuge an den Endstationen und auf einigen Stationen entlang der Linien schnell mit Strom versorgt werden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Elektrobussen, die nur im Depot geladen werden, kommen die TOSA-Busse mit kleineren Batterien aus, die dafür ihre Antriebskraft länger entfalten können. Viele Städte, etwa St. Gallen und Biel, setzen ihrerseits auf Batterietrolleybusse. Diese können im Kernnetz den Strom aus der Fahrleitung beziehen und nahtlos im Batteriebetrieb auf nicht elektrifizierten Linienästen weiterfahren.



Innovation mit Blick auf die Umwelt: immer mehr E-Busse verkehren in der Schweiz.

Faktor Umweltfreundlichkeit:
elektrische Energie als Teil der Schweizer DNA

Die Affinität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz zum elektrischen Antrieb hat eine Tradition, die über 100 Jahre zurückreicht. Dabei war ursprünglich nicht der Gesichtspunkt des Umweltschutzes ausschlaggebend, sondern die Versorgungsicherheit. Die Verteuerung der im Ausland geförderten Kohle während des ersten Weltkriegs beschleunigte die Elektrifizierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes und damit den Abschied vom Dampfbetrieb zugunsten einer einheimischen Antriebsenergie. Heute sind hierzulande alle Bahnlinien mit regelmässigem Personenverkehr elektrifiziert – europaweit beträgt dieser Wert knapp 60 Prozent.

Dieser Tradition entspricht auch, dass dort, wo sich das Tram in den 1950er und 1960er Jahren aus den Strassen in der Schweiz zurückzog, der Trolleybus an seine Stelle trat. Unterdessen trat in Westeuropa der Dieselbus seinen Siegeszug an, obwohl elektrische Busse mit 80 Prozent vier Mal mehr eingespeiste Energie in Antriebsenergie umwandeln als Busse mit Verbrennungsmotoren. Heute werden in der Schweiz bereits mehr als 15 Prozent der Busse rein elektrisch angetrieben. Ihr Anteil an den vom öffentlichen Strassenverkehr transportierten Menschen ist aber erheblich höher zu veranschlagen, da die Buslinien mit der höchsten Nachfrage in den mittleren und grossen Agglomerationen der Schweiz elektrisch betrieben werden. Dort werden denn auch zunehmend Doppelgelenkbusse eingesetzt, die bis zu 220 Personen Platz bieten. Und der Schweizer öV treibt die Flottenumstellung von Diesel– auf Elektrobusse voran: Spätestens ab 2040 sollen nur noch Busse mit umweltfreundlichen Antrieben fahren, so das deklarierte Ziel in der Energiestrategie des Verbands öffentlicher Verkehr.

Faktor Export:
Schweizer Busse und Züge fürs Ausland

Die lange Trolleybus-Tradition in der Schweiz und die Renaissance des elektrischen Busverkehrs in europäischen Städten haben dazu geführt, dass Elektrobusse aus der Produktion der Carrosserie Hess in Bellach immer mehr Stadtbilder im Ausland mitprägen – etwa in Arnhem, Lyon oder Salzburg. Nicht nur auf Strassen, auch auf Schienen ausserhalb der Landesgrenzen sind zunehmend die Gesichter von Fahrzeugen anzutreffen, die uns vom öffentlichen Verkehr in der Schweiz vertraut sind.

Dazu gehören vor allem Triebzüge des Herstellers Stadler Rail aus Bussnang im Thurgau; sie sind heute in allen Teilen Europas alltägliche Erscheinungen. Mit der Hinwendung zu international preislich konkurrenzfähigen Produkten, die sich durch hohe Qualität auszeichnen, hat die Schweizer Rollmaterialindustrie Ende des letzten Jahrhunderts einen ähnlichen Wandel vollzogen wie zwei Jahrzehnte zuvor die Uhrenindustrie. Hinter dieser Entwicklung standen Schweizer Bahnen, die auf tiefere Produktionskosten drängten. So war es die kleine Biel-Täuffelen- Ins-Bahn, die bei Stadler Züge bestellte, die halb so viel kosten sollten wie bisher üblich. 1997 belieferte Stadler die Bahn mit solchen GTW-Fahrzeugen, einer Art «Swatch auf Schienen». Ein Grund dafür, dass sie sich während 20 Jahren zu einem Export-Wunder entwickelten, ist ihr modularer Aufbau: Sie wurden in verschiedenen Spurweiten und Fahrzeuglängen für verschiedene Stromsysteme oder mit Dieselantrieb geliefert.

Auch die gegenwärtigen Exportschlager von Stadler Rail, der Triebzug FLIRT und die Doppelstockkompositionen KISS, gehen auf Bedürfnisse von schweizerischen Nah- und Regionalverkehrssystemen zurück: der sprintstarke FLIRT auf jene der Stadtbahn Zug und der KISS auf jene der S-Bahn Zürich.

Insgesamt werden für 1,1 Milliarden Franken pro Jahr Produkte der schweizerischen Mobilitätsindustrie ins Ausland verkauft – das entspricht 40 Prozent des produzierten Volumens.



Schweizer Produkte für den öV sind auch im Ausland gefragt, zum Beispiel das lighTram von Hess in Salzburg.



Faktor Digitale Innovation:
das Beispiel Fairtiq

Doch nicht nur was «Heavy Metal» angeht, spielt die schweizerische Mobilitätsindustrie international mit: Auf der digitalen Welle, die sich rasant fortbewegt, surft etwa der Berner Applikationsentwickler Fairtiq. 2016 hatte das Softwareunternehmen als Start-up eine einfach zu bedienende Billett-App für die Verkehrsbetriebe von Luzern und Freiburg sowie für die Rhätische Bahn lanciert. Inzwischen sind Reisende im öffentlichen Verkehr von acht europäischen Ländern mit Apps von Fairtiq unterwegs, seit Herbst 2024 auch flächendeckend in Dänemark. Sie profitieren dabei von einer simplen Lösung. Ihr liegt der Anspruch zugrunde, den öffentlichen Verkehr so einfach wie möglich zu machen – ein Wischen über das Mobiltelefon vor Antritt und nach Ende der Fahrt reicht, um vom günstigsten Streckenpreis zu profitieren.

Fazit: öV ist ein Trumpf für die Schweiz

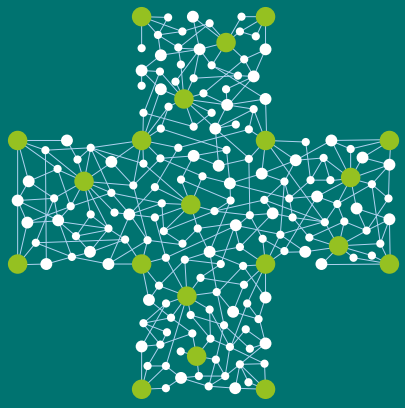
Kehren wir von all diesen Errungenschaften, die von der Schweiz ausgehen, noch einmal zurück zu einer Stimme von aussen. Zu einer Stimme, die aber hierzulande heimisch geworden ist und den Schienenverkehr nicht nur beobachtet, sondern als Professor für Eisenbahnsysteme an der ETH Zürich auch erforscht. Der gebürtige Italiener Francesco Cormann, der auch in den Niederlanden gelebt hat, lässt sich im Internet vom ETH-Netzwerk Stadt und Landschaft so zitieren: «Trotz der grossen geografischen Herausforderungen funktioniert das Bahnsystem in der Schweiz in einer bewundernswerten Weise. Der öffentliche Verkehr ist qualitativ weltweit einer der besten, die Züge und die Pünktlichkeit sind ein Gütesiegel des Landes.» Und ein Wirtschaftsförderer dazu, ist man geneigt zu ergänzen. Indem er Menschen und Regionen, Arbeitskräfte und Arbeitsplätze sowie Reisende und Sehenswürdigkeiten einander näherbringt und seine Lieferanten stets zu Spitzenleistungen anspornt.

Autor: Paul Schneeberger



Zahlen und Fakten

Verbindend: Mit dem öV kommt man überall hin.

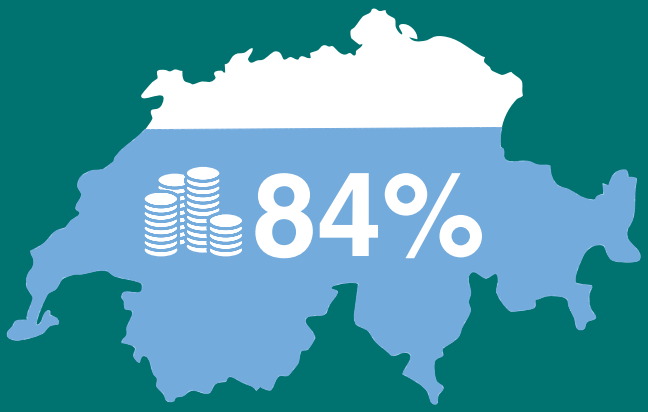


Verlässlich: 98,7 % der
im SBB-Netz

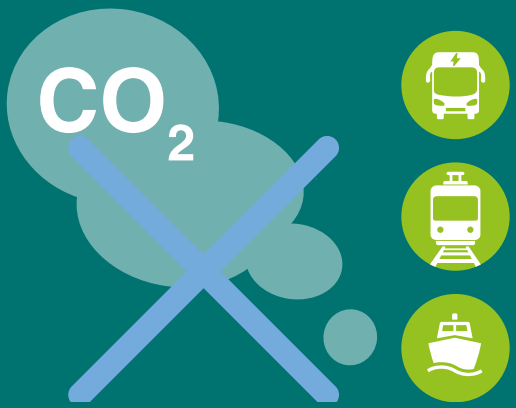


98

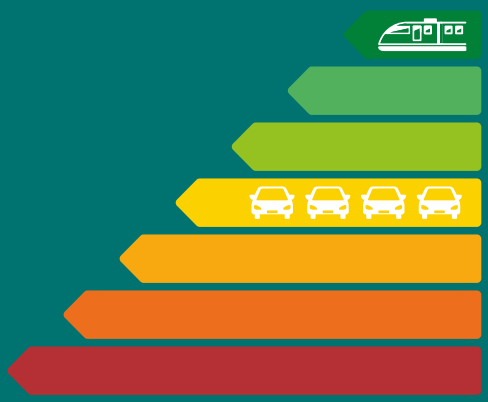
Investitionen: 84 Prozent bleiben im Land



Der öV – e
Plus+ für d
So profitiert d



Sauber: Ab 2040 nur noch CO_2-freie Antriebe



Energieeffizient:

Anschlüsse waren 2024
gewährleistet.



7%

ein grosses
die Schweiz
die Schweiz vom öV





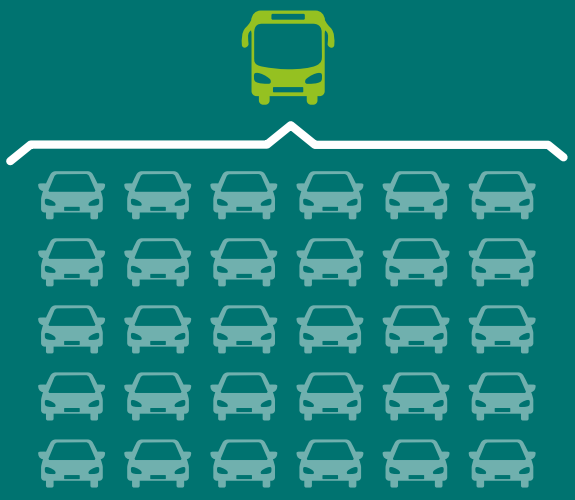
öV klar im Vorteil

Arbeitgeber: Jede 40. Arbeitsstelle
hat ÖV-Bezug.



Export: Busse, Züge und Ticket-IT «made in CH»





Raumsparend: Viel Kapazität auf wenig Platz

Bedeutung des öV aus Kantonssicht

«Ein attraktiver öV ist ein zentraler Standortfaktor»

Welche Bedeutung hat der öffentliche Verkehr (öV) für Kantone? Wie können Kantone das Ziel des Bundes konkret unterstützen, den Anteil des öV am Gesamtverkehr weiter zu steigern? Dies wollten wir von den Vorstehenden der Verkehrsdepartemente zweier Kantone wissen: von Staatsrat Pierre Maudet (Genf) und von Regierungsrätin Carmen Walker Späh (Zürich).

Wie hoch schätzen Sie den volkswirtschaftlichen Nutzen des öffentlichen Verkehrs für Ihren Kanton ein – oder kurz: Wie wichtig ist der öV für Ihren Kanton?



Carmen Walker Späh
Regierungsrätin, Kanton Zürich

Der öV ist eine Erfolgsgeschichte für den Kanton Zürich. Seine Bedeutung für die Volkswirtschaft kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Gerade in einer dynamischen Region mit einer wachsenden Bevölkerung und einer prosperierenden Wirtschaft, ist ein effizienter und attraktiver öV ein zentraler Standortfaktor. Ein gutes Beispiel dafür sind Projekte wie die Glattalbahn oder die Limmattalbahn, die in ihren Agglomerationen grosse Investitionen ausgelöst und eine dynamische Entwicklung entfacht haben. Von einem dichten, gut abgestimmten öV als Rückgrat der zeitgemässen Mobilität profitieren alle Zürcherinnen und Zürcher. Das illustriert sich auch durch den grossen Rückhalt in der Politik – die jüngste ÖV-Strategie wurde im Kantonsparlament mit 170 zu 0 Stimmen beschlossen.



Pierre Maudet
Staatsrat, Kanton Genf

In Genf spielt der öV in vielerlei Hinsicht eine wichtige Rolle. Zunächst einmal transportiert er einen Teil der Erwerbstätigen, wodurch das Strassennetz flüssiger und der Berufsverkehr erleichtert wird, was wiederum die lokale Wirtschaft unterstützt. Der öV spielt auch eine gesellschaftliche Rolle, da er das gesamte Gebiet des Kantons Genf zu attraktiven Preisen versorgt. Schliesslich verbessert er die Lebensqualität der Einwohner, indem die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung reduziert werden. Da man sich mit dem öV auch mehr bewegt, hat er darüber hinaus positive Auswirkungen auf die Gesundheit.

Wo hat der öV in Ihrem Kanton besondere Stärken? Und welches sind die Schwächen?

Carmen Walker Späh
Unser öV geniesst ein hohes Ansehen, da wir in den letzten 35 Jahren kontinuierlich und konsequent die Infrastruktur und das Angebot ausgebaut haben. Damals wurde der Zürcher Verkehrsverbund gegründet, der als Dachorganisation die Planung, Finanzierung und Vermarktung des öV aus einer Hand steuert. Dieser Vorteil zeigt sich z.B. im Modalsplit, der im Kanton Zürich im schweizweiten Vergleich mit rund 32 Prozent erfreulich hoch ist. Natürlich hat ein so umfangreiches und hochwertiges ÖV-Angebot aber auch seinen Preis.

Pierre Maudet
In einem sehr dicht besiedelten Stadt-Kanton bieten die tpg (Transports Publics Genevois) hohe Taktfrequenzen und eine ausgebaute Betriebszeit vom frühen Morgen bis tief in die Nacht hinein, letzteres insbesondere an den Wochenenden. Durch den kürzlich im Parlament verabschiedeten Aktionsplan für den öV wird sich dies noch intensivieren. Noch verbesserungswürdig ist die Reisegeschwindigkeit im Stadtzentrum.

Kann der öV in Ihrem Kanton relativ einfach und rasch weiter optimiert werden? Falls ja, wie?

Carmen Walker Späh
In einem komplexen System wie dem öV sind Veränderungen nicht von heute auf morgen möglich – insbesondere, wenn infrastrukturelle Massnahmen erforderlich sind. Trotzdem erfolgen stetig Optimierungen: Wir wollen das Verkehrsangebot dort verbessern, wo es sinnvoll und finanzierbar ist. Auch beim Ticketvertrieb erfüllen wir Kundenbedürfnisse: z.B. können Fahrgäste, die keine Apps nutzen, ihre Tickets neuerdings auch via Telefon kaufen.

Neben solchen Optimierungen liegt unser Fokus derzeit auf der «Mobilitätsinitiative». Diese Initiative stellt sicher, dass der öV auf Kantonsstrassen nicht mit Tempo 30 ausgebremst wird. Darum setzt sich der Regierungsrat für ein klares «Ja» ein. Einen Erfolg gefeiert haben wir bereits mit dem Gegenvorschlag zur «ÖV-Initiative». Damit ist nun sichergestellt, dass der öffentliche Verkehr so wenig wie möglich durch bauliche Massnahmen oder Verkehrsanordnungen verlangsamt wird.

Pierre Maudet
Ja, die Reisegeschwindigkeit kann verbessert werden. Um dies zu erreichen, sollen öffentliche Verkehrsmittel an Ampelkreuzungen Vorrang erhalten, neue Busspuren eingerichtet und der Verkehr innerhalb von Gebieten, wo der Strassenverkehr hierarchisch gegliedert ist und wo bestimmte Verkehrsmittel Vorrang haben, besser reguliert werden.

Das eidgenössische Parlament will den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) weiter steigern. Wie unterstützt Ihr Kanton dieses Ziel konkret?

Carmen Walker Späh
Wir wollen, dass der kantonale öV mindestens die Hälfte des zusätzlichen Verkehrs übernimmt, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt. Das ist ein ambitioniertes Ziel. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir es erreichen – und zwar durch ein noch attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot. So unterstützen wir z.B. im Bahnausbauschritt STEP 2035 die Beseitigung von Engpässen im Netz der Zürcher S-Bahn. Im Kanton steigern wir den Anteil am Modalsplit z.B. durch die zahlreichen Projekte der Agglomerationsprogramme. Die grösste Wirkung erzielen natürlich die beiden Generationenprojekte, die der Regierungsrat kürzlich beschlossen hat. Mit der Verlängerung das Glatttalbahn wird die Flughafenregion an das Tramnetz angeschlossen – und gleichzeitig der Hochwasserschutz ausgebaut. Und mit dem Bau des Tram Affoltern wird das stark wachsende Quartier mit dem Tram erschlossen.

Pierre Maudet
In Genf hat man verstanden, dass es ein zuverlässiges und grösseres Angebot braucht, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs auszubauen. Aus diesem Grund wird das Angebot in den kommenden vier Jahren um 30 Prozent erhöht. Weitere Massnahmen dienen dazu, den Modalsplit zu fördern (Bau von P+R-Anlagen, eine attraktive und für alle Nutzer erschwingliche Preisgestaltung, Ausbau des grenzüberschreitenden Angebots mit dem Tram, Busse mit hohem Serviceniveau und Ausbau des Léman Express). Mittelfristig sieht die kantonale strategische Vision Rail 2025 – 2050 den Ausbau auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene vor. Um diese verschiedenen Projekte in den nächsten 15 Jahren zu realisieren, brauchts aber Reformen der beiden zweckgebundenen Finanzierungsgefässe des Bundes, des Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

Regionaler Personenverkehr: Es braucht genügend Geld für den geplanten Angebotsausbau

Der Bundesrat beantragt dem Parlament, für die Abgeltung des Bundes an die Leistungen des Regionalen Personenverkehrs in den Fahrplanjahren 2026 bis 2028 einen Verpflichtungskredit von knapp 3,4 Milliarden Franken bereitzustellen. Dies sind mehrere hundert Millionen Franken weniger, als das BAV zusammen mit der ÖV-Branche im Herbst 2023 als Bedarf für diese Periode errechnet hatten. In Anbetracht des geplanten Ausbaus des ÖV-Angebots und des vom Parlament gesteckten Ziels, den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu erhöhen, ist der vorgeschlagene Verpflichtungskredit klar zu tief angesetzt. Insbesondere ÖV-Kundinnen und Kunden in ländliche Regionen in finanzschwachen Kantonen könnten eine Abgeltungsverknappung seitens Bund zu spüren bekommen – wenn nämlich das Geld plötzlich fehlt für gezielten Angebotsverbesserungen. Der VöV setzt sich dafür ein, dass das Parlament im Herbst/Winter 2025 den Verpflichtungskredit entsprechend erhöht.


20 Zürich, Bahnhof Altstetten
Genial: Schliesst erst um 00.54 Uhr.
Limmattal Bahn
8002
Aargau Verkehr

Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahn

Der Bahninfrastrukturfonds – Rückgrat des Schweizer ÖV-Systems – steht vor Herausforderungen

Die Schweiz gilt weltweit als Vorbild für einen gut ausgebauten und verlässlichen öffentlichen Verkehr. Eine zentrale Rolle dabei spielt der Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes. Seit seiner Einführung im Jahr 2016 sichert er langfristig die Finanzierung der Bahninfrastruktur – und ist damit eine tragende Säule der Schweizer Verkehrspolitik. Trotzdem steht der BIF aktuell vor grossen Herausforderungen, denn der Bundesrat möchte die Einlage in den Fonds um mehrere hundert Millionen Franken pro Jahr kürzen.

Früher wurde der Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes über verschiedene, zeitlich befristete Spezialfinanzierungen geregelt. Das erschwerte die Planung und führte zu Unsicherheiten bei den Bahnunternehmen. Der BIF hat diesen Flickenteppich abgelöst: Als unbefristeter, gesetzlich verankerter Fonds garantiert er stabile und planbare Mittel für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur – auch über Legislaturperioden hinaus.

Investition in die Zukunft

Rund vier bis fünf Milliarden Franken fliessen jährlich aus dem BIF in das Schweizer Bahnnetz. Finanziert wird der Fonds durch Beiträge von Bund und Kantonen, durch Bahnnutzer (z. B. Trassenpreise) sowie durch zweckgebundene Steuereinnahmen (u.a. Mineralölsteuer, LSVA, Mehrwertsteuer). Damit ermöglicht der BIF nicht nur den Werterhalt der bestehenden Infrastruktur, sondern auch gezielte Erweiterungen, etwa zur Beseitigung von Engpässen oder zur Kapazitätserhöhung auf stark befahrenen Strecken.

Mehr als nur Gleise

Der BIF finanziert Projekte wie das Programm «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) oder den Ausbauschritt 2035, der Kapazitäten für einen dichteren Takt und neue Direktverbindungen schafft. Solche Investitionen sind entscheidend, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden – sei es durch steigende Pendlerzahlen, den Güterverkehr oder den Anspruch an klimafreundliche Mobilität.



Das Parlament und voraussichtlich auch das Stimmvolk stellen in den nächsten Jahren die Weichen, ob der Bahninfrastrukturfonds weiterhin solide finanziert werden soll.



Auch für den Ausbau der Infrastruktur muss genügend Geld im BIF vorhanden sein, denn eine wachsende Schweizer Bevölkerung bedingt ein entsprechend ausgebautes ÖV-Angebot.

Ein Hebel für die Klimapolitik

Der öffentliche Verkehr ist ein zentraler Pfeiler der Schweizer Klimastrategie. Die Bahn ist nicht nur energieeffizient, sondern auch CO_2-arm – besonders im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr. Der BIF schafft die Grundlage dafür, dass die Bahn diese Rolle auch in Zukunft ausfüllen kann. Ohne leistungsfähige Infrastruktur droht der Modalsplit zuungunsten der Bahn zu kippen – mit negativen Folgen für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft.

Fazit. Der Bahninfrastrukturfonds ist weit mehr als ein Finanzinstrument. Er ist Ausdruck einer vorausschauenden Verkehrspolitik, die auf Qualität, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit setzt. Für eine Schweiz, in der der öffentliche Verkehr weiterhin Rückgrat der Mobilität bleibt.

Schwarze Wolken über dem BIF

Trotz seiner für den öV zentralen Rolle steht der BIF aber zur Zeit vor grossen Herausforderungen.

Einerseits will der Bundesrat im Rahmen seines «Entlastungspakets 27» die Einlage in den BIF um mehrere hundert Millionen Franken kürzen. Kommt dazu, dass ein Teil der aktuellen Finanzierung des BIF – ein Promille der Mehrwertsteuer, was rund 350 Millionen Franken jährlich ausmacht – wegzufallen droht, weil diese Finanzierung bis Ende 2030 befristet ist.

Will die Schweiz die Substanz und den zielgerichteten Ausbau des Schweizer Bahnnetzes nicht gefährden, braucht es eine weiterhin solide BIF-Finanzierung. Die Weichen hierfür wird in den kommenden zwei, drei Jahren das Parlament stellen – und eventuell auch das Stimmvolk an der Urne.

Zwei gewichtige Bahnexponenten – VöV-Präsident und RhB-Direktor Renato Fasciati sowie BLS-CEO Daniel Schafer erklären in einem Gespräch, wie wichtig der BIF für den öV ist und was sie von den Kürzungsideen des Bundesrats halten (siehe Kasten auf Seite 20).



Renato Fasciati und Daniel Schafer ordnen ein

Renato Fasciati, VöV-Präsident und RhB-Direktor, sowie Daniel Schafer, Präsident der VöV-Kommission Infrastruktur und CEO der BLS, über die Finanzierung der Bahninfrastruktur, Ausbaupläne und eine nötige Korrektur eines Fehlanreizes.

Welche Bedeutung hat der Bahninfrastrukturfonds (BIF) übergeordnet für den öffentlichen Verkehr der Schweiz?

Renato Fasciati
Der BIF ist für den öffentlichen Verkehr der Schweiz matchentscheidend. Die ganze Welt beneidet uns um dieses Finanzierungsinstrument, weil es Planungssicherheit gibt – sowohl für den Betrieb und Unterhalt der Schieneninfrastruktur als auch für Ausbauvorhaben. Ganz wichtig ist auch unser Eisenbahngesetz: Es ist ein sehr gutes rechtliches Fundament für die Umsetzung von Bauprojekten, denn es erlaubt Projekte innert nützlicher Frist zu realisieren – ohne die Mitspracherechte zu beschneiden.

Der BIF ist also ein wichtiger Baustein für den Erfolg des Schweizer öV. Trotzdem schlägt der Bundesrat vor, den Bundesanteil an die Finanzierung des BIF massiv zu kürzen. Gleichzeitig soll der öV ausgebaut werden. Wie kann dies aufgehen?

Daniel Schafer
Unser Bahnsystem ist und muss weiterhin solide finanziert sein – ganz klar. Genau deshalb geht es darum, dem BIF als Rückgrat der Finanzierung des Bahnnetzes Sorge zu tragen – das System von Finanzierung, Erhalt und Ausbau in einem Gleichgewicht zu halten. Wir wissen, dass heute zu viele Ausbauwünsche angemeldet sind, für die das Geld nicht da ist. Die Politik hat die Pflicht, sinnvoll zu priorisieren, damit das System von Finanzierung in Balance bleibt. Vorrang hat der Substanzerhalt, aber es braucht ganz klar auch Ausbauten für die Entwicklung des öV.

Renato Fasciati

Die grösste Herausforderung für den BIF ist die Sicherung der Finanzierung: Es ist Tatsache, dass die bereits beschlossenen Bahnprojekte teurer werden. Und es stehen viele noch nicht beschlossene milliardenschwere Ausbauprojekte im Raum. Gleichzeitig wird dem BIF möglicherweise jährlich zwischen 300 und 400 Millionen Franken weniger zufliessen, weil ein Promille der Mehrwertsteuer für die BIF-Finanzierung bis Ende 2030 befristet ist. Kommt dazu, dass der Bundesrat in seinem «Entlastungspaket 27» vorschlägt, die Einlage des Bundes in den BIF zusätzlich um weitere 200 Millionen Franken zu kürzen.

«Der BIF ist für den öffentlichen Verkehr der Schweiz matchentscheidend.»

Dass die Rechnung so nicht aufgehen kann, ist offensichtlich. Deshalb setzt sich der VöV dafür ein, dass auf der einen Seite eine Priorisierung der Ausbauprojekte mit Priorität auf den Nutzen fürs Gesamtsystem vorgenommen wird. Und auf der anderen Seite die Finanzierung des BIF mittel- bis langfristig gesichert wird. Hier geht's unter anderem darum, dass der befris-tete Beitrag von der Mehrwertsteuer unbefristet für den BIF zur Verfügung stehen wird. Wir müssen jetzt im BIF die Weichen für die Finanzierung unseres hervorragenden Bahnsystems so stellen, dass es nicht mittel- bis langfristig in eine Schieflage gerät.

Daniel Schafer

Der VöV ist mit seinen Fachleuten in der Kommission Infrastruktur Schiene daran, in sehr gutem Dialog mit dem BAV verlässliche Gesamtsimulationen zu erstellen bezüglich Bedarf für Substanzerhalt, Ausbau und auch bezüglich Alimentierung des BIF sowie den Auswirkungen der vom Bundesrat vorgeschlagenen Sparmassnahmen. So wird die Politik letztlich ihre Entscheide auf eine fundierte Grundlage abstützen können. Das stimmt mich zuversichtlich.

Nun gibt's bekanntlich im gegenwärtigen Finanzierungsregime für die ÖV-Infrastruktur auch einen gewichtigen Fehlanreiz. Der Bund trägt bei Bahnprojekten via BIF 100 Prozent der Kosten, bei Tramprojekten jedoch nur rund 35 bis 40 Prozent, da letztere nicht über den BIF sondern über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) finanziert werden. Dies kann zur absurden Situation führen, dass Städte und Kantone aus finanziellem Eigeninteresse Bahnprojekte priorisieren, obwohl unter Umständen eine Lösung mit Tram oder metroähnlichen Systemen aus Gesamtoptik besser und oft erst noch günstiger wäre. Wie könnte dieser Fehlanreiz korrigiert werden?

Renato Fasciati

Absolut klar: Es sollen immer die aus Gesamtoptik sinnvollsten Lösungen realisiert werden. Wenn der Bund seinen Anteil an Tramlösungen aus dem NAF erhöht, kann dieser absurde Fehlanreiz abgeschwächt oder gar eliminiert werden. Der Hebel hier liegt also beim Bund.

Daniel Schafer

Diese Meinung teile ich voll und ganz. Da muss die Politik Verantwortung übernehmen und korrigieren.

Gastkolumne

Öffentlicher Verkehr: Bitte keine «deutschen Verhältnisse» in der Schweiz!

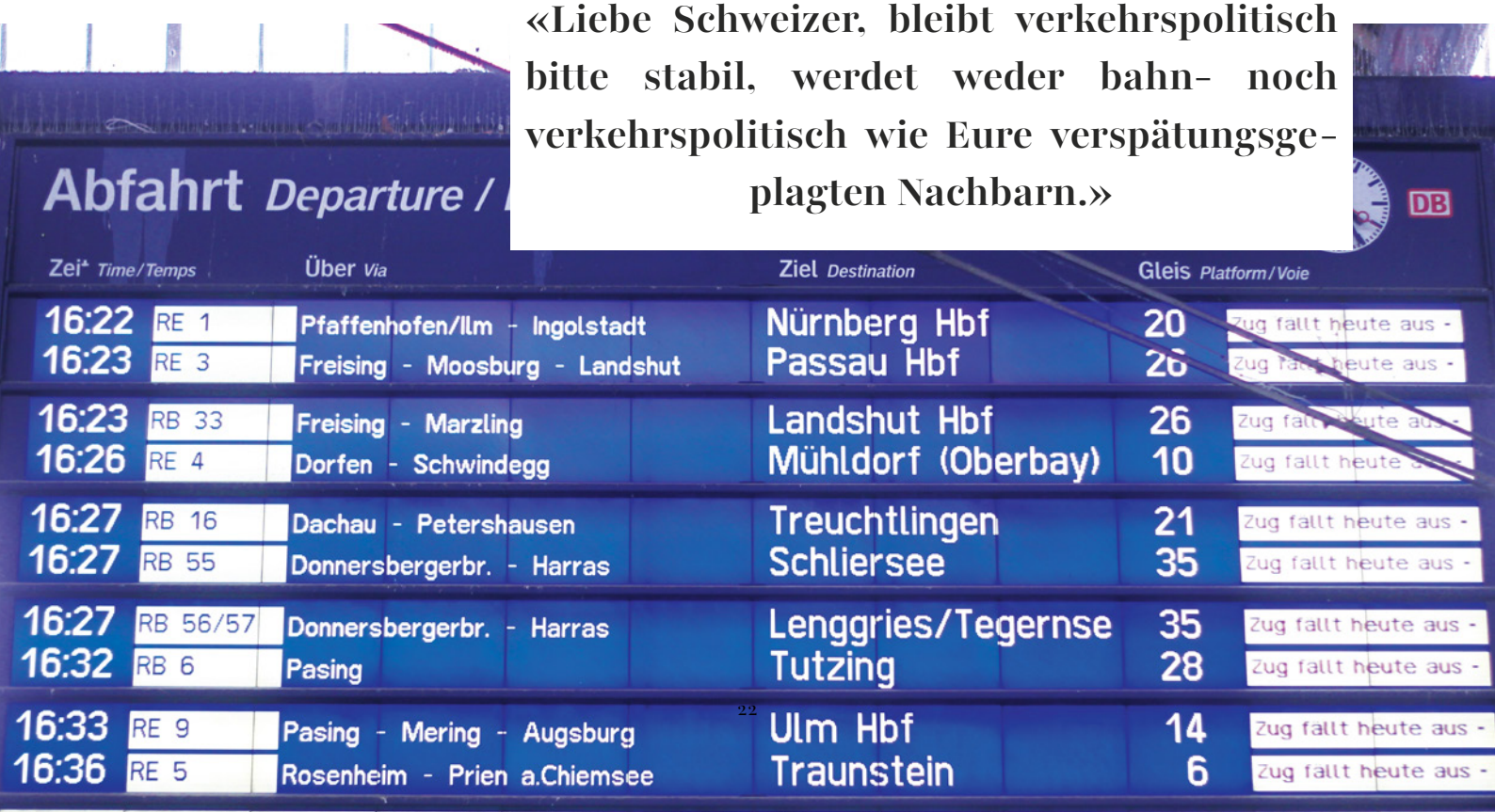
Jahrzehntelang galt die Schweiz bahnpolitisch als Vorbild in Europa. Europameister im Bahnfahren, Spitze bei den Pro-Kopf-Investitionen und Rekordwerte bei der Pünktlichkeit. Es gibt kaum eine Statistik für den öffentlichen Verkehr, in der die Schweiz nicht ganz vorne liegt. Doch nun bekommt das Bild des Musterschülers Risse. Eine konstruktive Warnung aus Berlin von einem befreundeten Verband.

Von Dirk Flege

Vor nichts fürchtet sich die schweizerische Volksseele bahnpolitisch mehr als vor «deutschen Verhältnissen». «*Wir haben zum Glück keine deutschen Verhältnisse im Schienennetz*», freut sich Jean-François Steiert, Mobilitätsstaatsrat des Kantons Freiburg, im Spiegel. Und die NZZ gruselt sich mit Verweis auf Äusserungen des ehemaligen SBB-Chefs Benedikt Weibel, dass der Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Schweiz nicht finanzierbar sei und «*uns am Ende gar deutsche Verhältnisse drohen*».

Tatsächlich waren die Rollen verkehrspolitisch in den vergangenen Jahrzehnten immer klar verteilt – Deutschland der Sanierungsfall, die Schweiz das Vorbild: Marktanteile und Pünktlichkeitsquoten des öffentlichen Verkehrs, von denen die Deutschen nur träumen können, ein Verlagerungsziel mit Verfassungsrang, viermal so hohe Pro-Kopf-Investitionen in das Schienennetz und eine verlässliche Finanzierung der Infrastruktur über einen Bahninfrastrukturfonds (BIF).

«Liebe Schweizer, bleibt verkehrspolitisch bitte stabil, werdet weder bahn- noch verkehrspolitisch wie Eure verspätungsgeplagten Nachbarn.»



Dirk Flege ist Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Der Diplom-Politologe leitet seit 25 Jahren das Verkehrsbündnis mit Sitz in Berlin, in dem mehr als 200 Unternehmen und Verbände organisiert sind, darunter der VöV.



Doch nun bekommt das Bild Risse. Plötzlich gibt es in der Schweiz Entscheidungen, Debatten und Fakten, die den «deutschen Verhältnissen» gefährlich nahe kommen: leere Versprechen beim Ausbau des Nachtzugangebots, Debatten über ein Schienenausbau-Moratorium, ein Absinken der Pünktlichkeit im Güterverkehr auf 88 Prozent, Kürzungspläne des Bundesrates beim BIF um 200 Millionen Franken jährlich und beim regionalen Personenverkehr um fünf Prozent. Selbst bereits beschlossene Vorhaben wie die Anschubfinanzierung des Bundes für die Umstellung öffentlicher Busflotten auf CO_2-freie Antriebe sollen auf einmal wieder gestrichen werden.

Das erinnert sehr an die sprunghafte Verkehrspolitik in Deutschland, wo die Kaufprämie für Elektroautos quasi über Nacht abgeschafft wurde und nun wieder eingeführt wird oder wo das Deutschlandticket von der Regierung zwar beschlossen, aber die Fortführung permanent in Frage gestellt worden ist.

Deshalb die Warnung aus dem grossen Kanton im Norden: Liebe Schweizer, bleibt verkehrspolitisch bitte stabil, werdet weder bahn- noch verkehrspolitisch wie Eure verspätungsgeplagten Nachbarn. Als Allianz pro Schiene-Geschäftsführer aus dem fernen Berlin wünsche ich mir eine Bahnpolitik in der Schweiz, die weiterhin verlässlich und beherzt auf den öffentlichen Verkehr setzt und nicht so planlos agiert wie in Deutschland.

Allerdings, und das ist die tröstliche Seite der bahnpolitischen Annäherung beider Länder: Die Schweiz und Deutschland werden sich auch deswegen ähnlicher, weil Deutschland bahnpolitisch ein bisschen «schweizerischer» wird. Ob «Eisenbahninfrastrukturfonds» nach Schweizer Vorbild oder Rekordsummen fürs Schienennetz – Deutschland wacht bahnpolitisch auf. Ungewohntes Lob gab es dafür vor einem Jahr aus der Schweiz: ein «Chapeau» auf LinkedIn vom damaligen SBB-Leiter Infrastruktur, Peter Kummer, für die Sanierung der Riedbahn. Dennoch: Als bahnpolitisches Vorbild für die Schweiz taugt Deutschland noch lange nicht. Immerhin gibt es noch Japan (Pünktlichkeit) und Luxemburg (Pro-Kopf-Investitionen).

VöV-Energiestrategie – es geht vorwärts

Wenn das Depot auch ein Kraftwerk ist

Am Genfersee fuhr 1886 zwischen Vevey und Montreux das erste elektrische Tram und in Lausanne 1932 der erste Trolleybus der Schweiz. Ein Jahrhundert später nimmt der öffentliche Verkehr auf der Strasse Anlauf, um sich vollständig von fossilen Antrieben zu befreien. Und wieder sind die Verkehrsbetriebe im Westen vorne dabei – zum Beispiel die tl in Lausanne.

Zwischen Lausanne und Renens schiesst die neue urbane Schweiz aus dem Boden: Neben der S-Bahn-Station Prilly-Malley greift ein Quartett von neuen Hochhäusern nach dem Himmel. Und auf der nahen Route de Lausanne werden die Schienen verlegt für das Tram, das die Quartiere hier ab 2026 auf eine einladende Weise erschliessen wird.

Nicht nur dieses Tram gehört zur neuen urbanen Schweiz, sondern auch sein Depot. 840 Solarpanels mit einer Fläche von 1640 Quadratmetern haben die Transports publics de la région lausannoise (tl) auf dem Depotdach installiert. Um von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang möglichst viel Strom produzieren zu können, ist eine Hälfte der Panels Richtung Osten und Westen ausgerichtet und die andere Hälfte auf dem Rücken der nach Norden weisenden Sheddach-Fenster Richtung Süden. Rund 0,32 Gigawattstunden pro Jahr wird diese Solaranlage produzieren. Die erzeugte Energie werde primär für den Betrieb der Abstell- und Unterhaltsanlage eingesetzt, sagt Yann Viollet, der bei den tl für den Bereich Energie verantwortlich ist.



Das Dach des tl-Busdepots Perrelet in Lausanne ist vollständig mit Solarpanels versehen.

Seit 2013 Solarpanels auf dem Depotdach

Die eigene Produktion von Strom, die nun auf alle betrieblichen Hochbauten der tl ausgerollt wird, ist Bestandteil der Umweltstrategie des Nahverkehrsunternehmens. Zu den 840 Solarpanels auf dem neuen Tramdepot gesellen sich im Laufe des Jahres 2025 weitere knapp 1800 solche Elemente auf den Depots der beiden Metrolinien sowie auf dem Busdepot Borde. Zusammen werden sie 1,14 Gigawattstunden Strom produzieren.

Das entspricht einem Anteil von 3,6 Prozent am gesamten Stromverbrauch der tl. 2024 hatte sich dieser auf 31,3 Gigawattstunden belaufen. Bereits 2013 wurden 6300 Solarpanels auf dem grössten tl-Busdepot Perrelet installiert. Damals hatte eine Tochtergesellschaft der städtischen Werke Lausanne geeignete Dächer von öffentlichen Gebäuden identifiziert und mit Solaranlagen ausgestattet. Jene, die sich auf dem Busdepot vor dem weiten Horizont des Genfersees und des Juras ausbreitet, produziert pro Jahr 1,3 Gigawattstunden – davon fliessen rund 40 Prozent ins allgemeine Stromnetz, und der Rest deckt ein Drittel Teil des Strombedarfs der grossen Unterhalts- und Abstellanlage.



Die Batteriebusse der tl fahren mit Solarstrom.

Adieu Dieselmotor

Neben der eigenen Stromproduktion gehört auch die Abkehr von jeglichem Schadstoffausstoss zu den Umweltzielen der tl. Würden sich die Verkehrsbetriebe in den grossen und mittleren Städten der Schweiz allein an der Formel «die Masse machts» orientieren, könnten sie sich in Bezug auf ihre Antriebstechniken zurücklehnen. In Lausanne werden heute schon 74 Prozent aller Passagiere elektrisch und dank dem schweizerischen Strommix ohne schädliche Abgase transportiert – per Metro und Trolleybus. Von Genf bis Zürich sieht das ähnlich aus, und dennoch ist der vollständige Ausstieg aus fossilen Treibstoffen hier wie dort beschlossene Sache – bei den tl soll es 2030 soweit sein. Dieses Ziel entspricht der Klimastrategie der Stadt Lausanne und ist auf die Erneuerungszyklen der Dieselbusse abgestimmt, die heute noch 60 Prozent der Lausanner Busflotte ausmachen, wie Christophe de Gaillande ausführt, der bei den tl für deren Weiterentwicklung zuständig ist.

Das Unternehmen hat sich für die vollständige Elektrifizierung seines Wagenparks entschieden, der bis 2030 von 270 auf 300 Fahrzeuge anwachsen wird. Diesem Entscheid gingen nicht nur Abwägungen zwischen verschiedenen möglichen Systemen voraus. Indem die tl Dieselbusse durch Batteriebusse ersetzen, setzen sie auf eine Technologie, die mittlerweile etabliert ist. Auf den Hauptlinien werden sie weiterhin mit Trolleybussen unterwegs sein, die den Strom aus der Fahrleitung beziehen und mit kleineren Batterien auskommen. Gratis ist die Abkehr vom Dieselbetrieb auf den sekundären Buslinien nicht. Nötig sind Investitionen von 130 Millionen Franken, ein Grossteil davon entfällt auf Ladestationen in Depots und an Endstationen.

Es verpufft weniger Energie

Der umweltfreundliche Treibstoff, den die Verkehrsbetriebe zum Teil sogar selber produzieren können, ist nur ein Aspekt der vollständigen Elektrifizierung des öffentlichen Strassenverkehrs: Da ist der höhere Wirkungsgrad der Fahrzeuge, also das Verhältnis zwischen eingesetzter und nutzbarer Energie –dieser beträgt bei Verbrennungsmotoren weniger als 30 Prozent und bei Elektromotoren mehr als 80 Prozent.

Und da ist die sogenannte graue Energie, die für die Produktion der Busse aufgewendet werden muss. Werden Dieselbusse im Schnitt zehn Jahre lang eingesetzt, veranschlagen die tl diesen Wert bei Elektrobussen auf 14 Jahre, wobei die Batterien nach sieben Jahren zu ersetzen sind. Kurzum: Es verpufft also auch weniger Energie.

Die Energiestrategie des VöV

«Der Austausch mit den anderen Unternehmen in unserer Branche ist für uns sehr wichtig: Er inspiriert uns und erlaubt es uns Erfahrungen zu teilen – auch und gerade bei der Dekarbonisierung», sagt Christophe de Gaillande von den tl. Die Energiestrategie des VöV ist denn auch ein Orientierungspunkt für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz und gleichzeitig der gemeinsame Nenner all ihrer Anstrengungen, noch umweltfreundlicher zu werden. Ausgehend von einem Zielbild für das Jahr 2050, das unter anderem eine Erhöhung der Energieeffizienz um 30 Prozent, eine Steigerung der eigenen Energieproduktion sowie Energie ausschliesslich aus erneuerbaren Energien postuliert, leitet der VöV vier strategische Stossrichtungen ab: Mehr Energieeffizienz, Produktion und Verwendung von erneuerbaren Energien, umweltfreundliche Antriebe auch auf der Strasse und günstige regulatorische Rahmenbedingungen.



Auch auf dem Dach des neuen Tramdepots wird Solarstrom produziert: Der so erzeugte Strom – rund 0,32 Gigawattstunden – wird tl primär für den Betrieb des Depot- und Unterhaltsanlage verwendet werden.



VöV-Generalversammlung 2025

GV in Zug mit Fokus auf ÖV-Finanzierung

Am 4. und 5. September war Zug Treffpunkt der Schweizer ÖV-Welt. An der Generalversammlung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) trafen sich über 300 Führungspersonen aus der ÖV-Branche sowie der Zuliefererindustrie.

Eines der zentralen Themen der beiden Tage war die Finanzierung des öV, namentlich der Verpflichtungskredit für den Regionalen Personenverkehr (RPV) 2026 - 2028, den das Parlament noch 2025 beraten und verabschieden wird. Der VöV setzt sich dafür ein, dass die Abgeltung des Bundes an den RPV vom Parlament erhöht wird, da sonst unter anderem geplante Angebotsausbauten gefährdet wären – insbesondere in finanzschwachen Kantonen (siehe separater Artikel auf Seite 16).



Ausschuss- und Vorstandswahlen

Neu in den Vorstand gewählt wurden Lionel Brasier, Generaldirektor der Transports publics genevois, Martin Sturzenegger, Direktor Verkehrsbetriebe Zürich und Armin Weber, CEO Schweizerische Südostbahn AG. In den Ausschuss gewählt wurde Stefan Regli, Leiter Mobilitäts-Services der Schweizerischen Post und CEO PostAuto AG.

Sowohl im Vorstand als auch im Ausschuss gab es Rücktritte. Stefan Kalt, Direktor Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG, Pascal Vuilleumier, Direktor Transports Publics Neuchâtelois und Jean-Frédéric Python, Direktor Chemins de fer du Jura, wurden aus dem Vorstand verabschiedet. Christian Plüss, Leiter PostAuto AG scheidet aus dem Ausschuss und dem Vorstand aus.





Mehr als 300 Führungskräfte aus der Branche nahmen an der GV 2025 des VöV in Zug teil.



Die Teilnehmenden genossen die gute Stimmung an der GV und nutzen die Gelegenheit fürs Netzwerken ausgiebig.











Der aktuelle Vorstand des VöV (nicht auf dem Bild: Martin Sturzenegger, VBZ).

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12
CH-3005 Bern
info@voev.ch
www.voev.ch