

2024/25

# 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
Mehr als 70 Prozent der Gütertonnen durchqueren die Schweizer Alpen auf der Schiene	16
<b><u>Die gesellschaftliche Bedeutung des öV heute</u></b>	<b>18</b>
Mit dem öV pünktlich und sicher ans Ziel	20
Der öV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung	22
Der öV ist für den Tourismus von Bedeutung	24
Eine Reise – ein Ticket	26
Ein öffentlicher Verkehr für alle Menschen	28
Der öV versorgt die Schweiz mit Gütern	30
Auf den öV ist auch im Notfall Verlass	32
<b><u>Die Bestellung des Angebots und die Finanzierung des öV</u></b>	<b>34</b>
Flächendeckende Wertschöpfung und Erschliessung dank regionalem Personen- und Ortsverkehr	36
Bund und Kantone ermöglichen die regionale öV-Erschliessung	38
Hoher Gegenwert für die eingesetzten Steuermittel	40
Herausforderungen in der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs	42
Gesicherte Infrastrukturfinanzierung dank Bahninfrastrukturfonds	44
<b><u>öV-Perspektiven für die Schweiz von Morgen</u></b>	<b>46</b>
öV-Perspektiven für die Schweiz von morgen	48
Mehr öV – für die Umwelt	50
Energiesparend unterwegs	52
Umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV	54
Für Güter die Bahn	56
Effiziente Nutzung von Raum dank 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. Ein starker öffentlicher Verkehr ist ausserdem ein effektiver Beitrag an eine wirtschaftskräftige, gesellschaftlich attraktive und solidarische sowie nachhaltige Schweiz. Der Gegenwert des schweizweit qualitativ hochstehenden öV-Angebots rechtfertigt die öffentlichen Gelder hierfür.

Entdecken Sie das Einmaleins dieses einzigartigen Systems: In dieser Publikation finden Sie die wichtigsten Kennzahlen und Zusammenhänge zum öV Schweiz.

Ueli Stückelberger, Direktor VÖV

The image features a teal background with a diagonal blue and white striped pattern. The stripes are thin and closely spaced, running from the bottom-left towards the top-right. The teal background is a solid, dark green color.

Das Erfolgsmodell öV

# Der öV ist in der Schweiz fest verankert

Die Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr (öV) in der Schweiz ist beeindruckend. Daran hat auch der temporäre Rückgang während der Corona-Pandemie nichts geändert. Nach dem pandemiebedingten Einbruch im Zeitraum 2020-2022 hat die öV-Nutzung inzwischen nicht nur das Niveau vor der Pandemie wieder erreicht, sondern vielerorts übertroffen. 2023 wurden im Eisenbahnverkehr bereits ab dem zweiten Quartal wieder neue Rekordwerte verzeichnet. Gemessen wird die Nachfrage an den von Personen im öV zurückgelegten Distanzen, den sogenannten Personenkilometern.

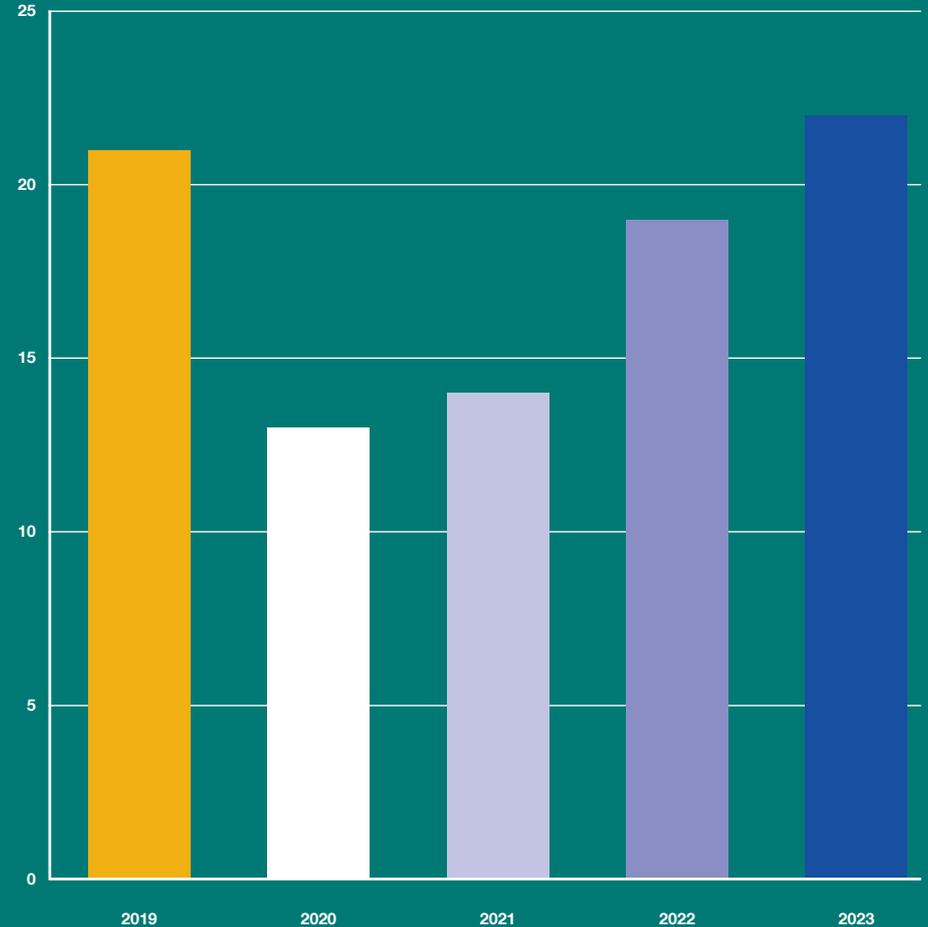
Im Zeitraum 2000–2019 hatte insbesondere der Eisenbahnverkehr eine enorme Zunahme der Personenkilometer zu verzeichnen: Sie haben sich fast verdoppelt. Zu erklären ist dies unter anderem durch die grösseren Distanzen, die Passagiere mit der Eisenbahn durchschnittlich zurücklegen.

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.

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. Der Güterverkehr soll im gleichen Zeitraum sogar um 31 Prozent wachsen.

Der Blick zurück und in die Zukunft zeigt, dass der öV in der Schweiz äusserst attraktiv und fest verankert ist und, dass 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.



## Gesellschaft und Umwelt profitieren vom stetigen Angebotsausbau im öV

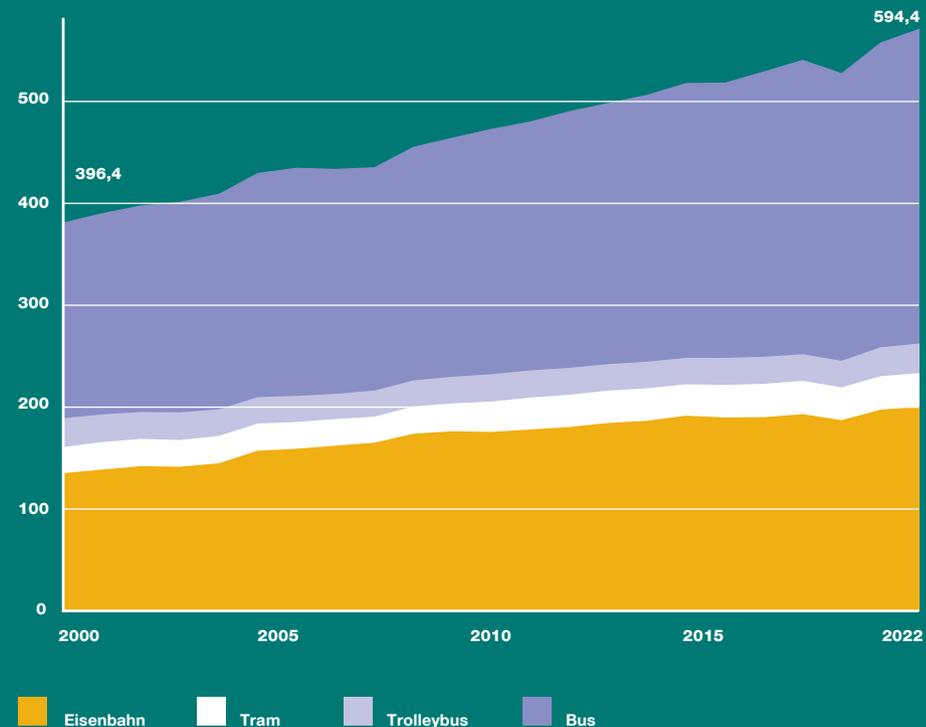
Um die steigende Nachfrage bewältigen zu können, haben die Transportunternehmen das Angebot stetig erweitert, mit einer temporären Reduktion während der Corona-Pandemie.

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

Der Angebotsausbau kann anhand der Entwicklung der Zug- und Kurskilometer veranschaulicht werden. 2022 legten Bahnen, Trams und Busse rund 50 Prozent mehr Kilometer zurück als im Jahr 2000. Das grösste Angebotswachstum gab es bei den Verkehrsträgern Bus (+61 Prozent) und Eisenbahn (+48 Prozent). Aber auch das Tramangebot hatte seit 2000 um fast 30 Prozent zugenommen. Kaum eine Veränderung des Angebots gab es lediglich bei den Trolleybussen (+3 Prozent).

Auch mittel- und langfristig bleibt der Angebotsausbau im öV unerlässlich. Ein besseres Angebot steigert die Attraktivität, was wiederum die Nachfrage erhöht. Einfachere Zugänglichkeit, häufigere Verbindungen und mehr Komfort bringen neue Kundinnen und Kunden und damit Mehreinnahmen. Dieser positive Kreislauf verstärkt sich gegenseitig und trägt zu einer Steigerung des Anteils des öV am Gesamtverkehr bei.

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

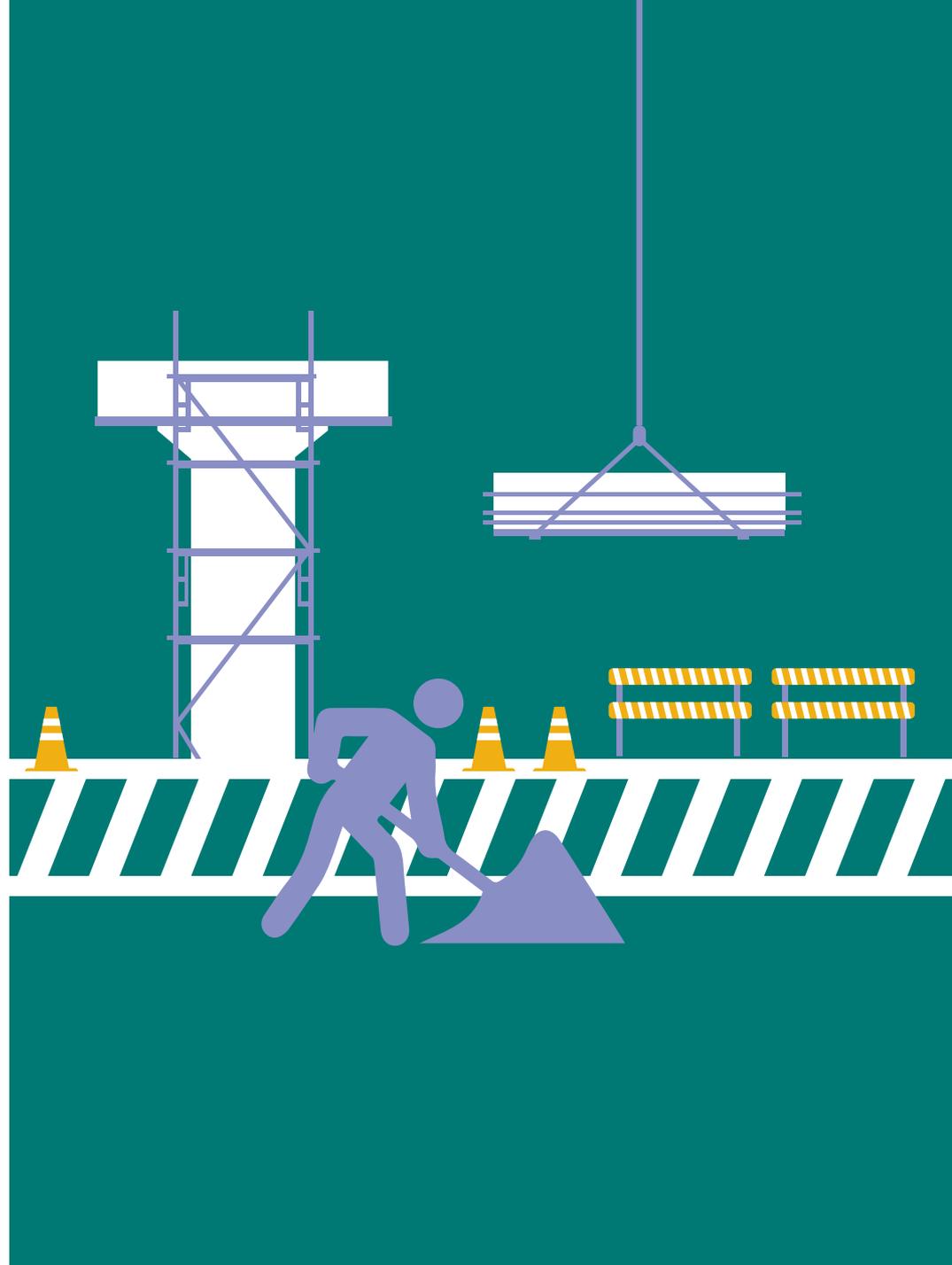


## Dort ausbauen, wo der Nutzen für Kundinnen und Kunden am grössten ist

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 im Jahr 2020 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. 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 Ausbauschritte 2025 und 2035 Investitionen von rund 20 Milliarden Franken bewilligt. Hauptziel ist es, mehr Kapazität zu schaffen. In diesem Zusammenhang hat das Parlament im Frühling 2024 einige zusätzliche Anpassungen an den Ausbauschritten beschlossen: So sollen unter anderem der Lötschberg-Basistunnel auf durchgängig zwei Spuren erweitert und ein Tunnel zwischen Morges und Perroy zwecks Kapazitätssteigerung auf der Achse Genf–Lausanne realisiert werden.

Künftig werden die Züge auf nahezu allen Fernverkehrslinien im Halbstundentakt und auf den wichtigsten Strecken im Viertelstundentakt verkehren. Auch die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs soll erhöht werden. Für eine stabile und zuverlässige Bahnproduktion ist neben Ausbauten aber vor allem der Substanzerhalt der bestehenden Bahninfrastruktur die prioritäre Aufgabe.



## Jede(r) Zweite besitzt ein öV-Abo

Besitzen Sie ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs und schätzen den Komfort, der dies bietet? 2023 waren durchschnittlich über drei Millionen Halbtax, über eine Million Verbundabonnemente sowie knapp eine halbe Million Generalabonnemente (GA) im Umlauf.

Insbesondere das Halbtax ist DIE Treuekarte im öffentlichen Verkehr der Schweiz. Das Halbtax erlaubt seinen Besitzerinnen und Besitzern eine Nutzung von Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen zu attraktiven Konditionen – insbesondere auch mit den Tageskarten zum Halbtax.

Das 1898 lancierte Generalabonnement (GA) hat in den letzten Jahrzehnten enorm an Bedeutung gewonnen und erreichte 2019 den bisherigen Peak mit einer halben Million GA im Umlauf. 2023 feierte das GA seinen 125. Geburtstag. Die beiden Abonnemente GA und Halbtax 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 Abonnemenen hin zu Billetten feststellbar. Diese Entwicklung bildet strukturelle Änderungen der Gewohnheiten und eine gewisse Substitution des Pendlerverkehrs durch Homeoffice ab. Mit der Einführung neuer Angebote wie beispielsweise dem Halbtax PLUS (siehe Seite 26) wird die öV-Branche diesen neuen Mobilitätsanforderungen gerecht. Die Sortimentsergänzungen machen den öV gerade für Reisende mit flexiblem Mobilitätsverhalten attraktiv.

## 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 137 Personenzüge. Bei einer Betriebsdauer von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts heisst das: Rund alle neun Minuten ein Personenzug. Auf den vordersten Plätzen liegt die Schweiz auch bei den Güterzügen.

Nicht nur im Normalspurnetz verkehren die Züge mit intensiver Nutzung. So gehört der Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), der 2022 auf seinen vier Bahnlinien über 15,4 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 alle 90 Sekunden.

Werden Personen- und Güterzüge zusammengezählt, weist die Schweiz auf dem SBB-Netz europaweit die höchste Zugsdichte auf: 161 Züge täglich pro Strecke gegenüber 141 in den Niederlanden und je 93 in Deutschland und Österreich. 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.

## Zugdichte in Europa

Durchschnittliche Anzahl Züge pro Strecke und Tag auf den Netzen der Infrastrukturbetreiberinnen SBB, DB, ÖBB, FS, 2022

### Schweiz



### Deutschland



### Österreich



### Italien



Personenzüge Güterzüge

Quellen: UIC International Railway Statistics, Zusammenstellung SBB

# Mehr als 70 Prozent der Gütertonnen durchqueren die Schweizer Alpen auf der Schiene

Im Jahr 2023 wurden 72 Prozent der Güter auf der Schiene durch die Alpen transportiert. Dieser Verkehr rollt über die Gotthard- und die Lötschberg-Simplon-Achse. Die Instrumente der schweizerischen Verlagerungspolitik wie die NEAT, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und die im Zuge der Bahnreform erfolgte Marktliberalisierung haben sich spürbar positiv auf die Güterverlagerung ausgewirkt und im Jahr 2021 zum höchsten Marktanteil der Schiene (74,9 Prozent) in den letzten rund 30 Jahren geführt. Seit 2022 ist allerdings ein Rücklauf des gesamten alpenquerenden Güteraufkommens festzustellen, wobei die Schiene im Vergleich zur Strasse überproportional Mengen verloren hat.

Im Vergleich zu den Nachbarstaaten weist die Schweiz im alpenquerenden Güterverkehr einen sehr hohen Schienenanteil auf. In Österreich wurden 2022 gut ein Viertel der alpenquerenden Güter auf der Schiene transportiert. In Frankreich lag der Schienenanteil bei Gütern mit knapp 10 Prozent noch tiefer.

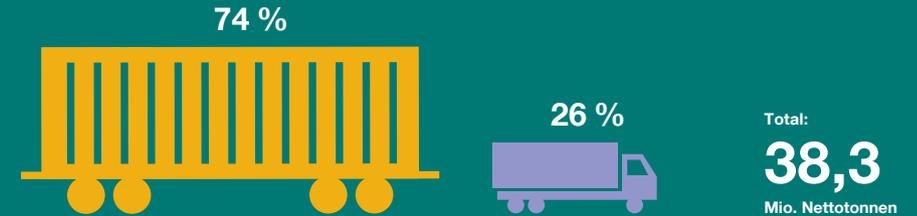
Das Schweizer Stimmvolk hat mit der Annahme des Alpenschutzartikels (Artikel 84 der Bundesverfassung) den klaren Willen geäussert, den alpenquerenden Güterschwerverkehr so weit als möglich von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Erstmals seit 1994 durchquerten im Jahr 2016 weniger als eine Million Lastwagen die Alpen, 2023 wurden noch 916 000 alpenquerende Schwerverkehrsfahrten registriert. Damit wird der Zielwert von 650 000 Fahrten, welcher gemäss Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene spätestens im Jahr 2018 zu erreichen gewesen wäre, weiterhin deutlich überschritten.

Zur weiteren Stärkung der Verlagerungspolitik liegt der Fokus in den nächsten Jahren auf der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur bezüglich Zuverlässigkeit und Kapazität. Diese sind insbesondere auch auf den Zulaufstrecken zur Schweiz vor allem im Norden derzeit ungenügend.

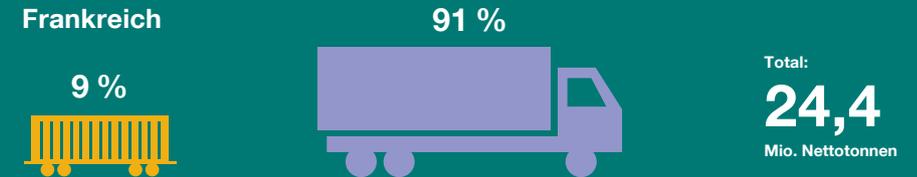
## Modalsplit im alpenquerenden Güterverkehr

Anteile des Schienen- und Strassenverkehrs in der Schweiz, Frankreich und Österreich, 2022

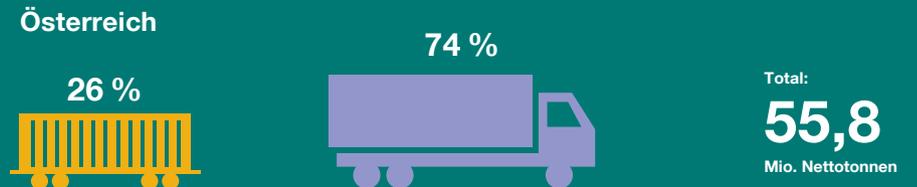
### Schweiz



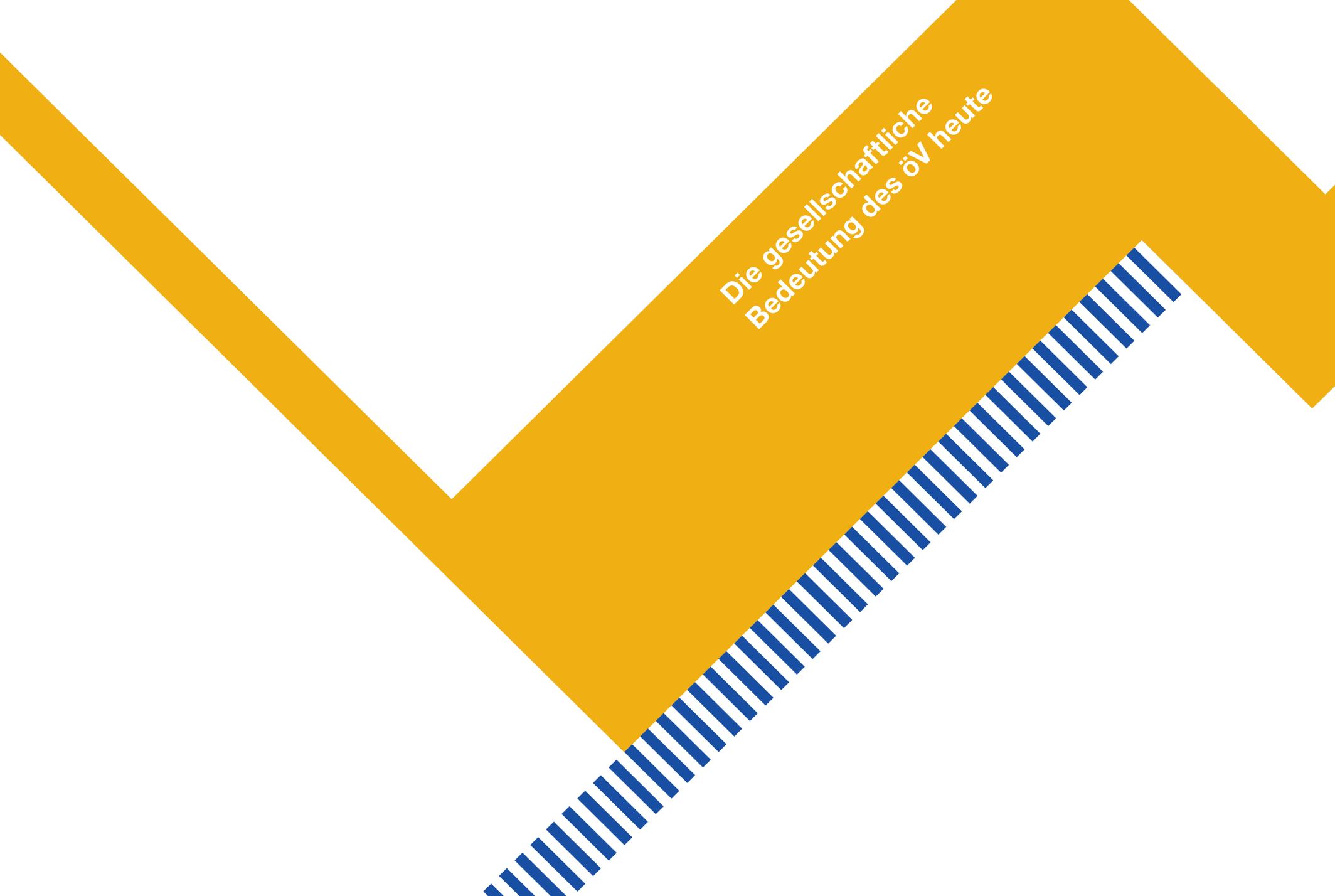
### Frankreich



### Österreich



Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)



Die gesellschaftliche  
Bedeutung des öV heute

# 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 erreichten 2022 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 unterwegs als direkte Züge über längere Distanzen wie etwa Interregios. Bei den Regionalbussen erzielen die Buslinien in ländlichen Regionen und im Berggebiet bessere Ergebnisse als diejenigen in den oftmals verkehrsüberlasteten Agglomerationen.

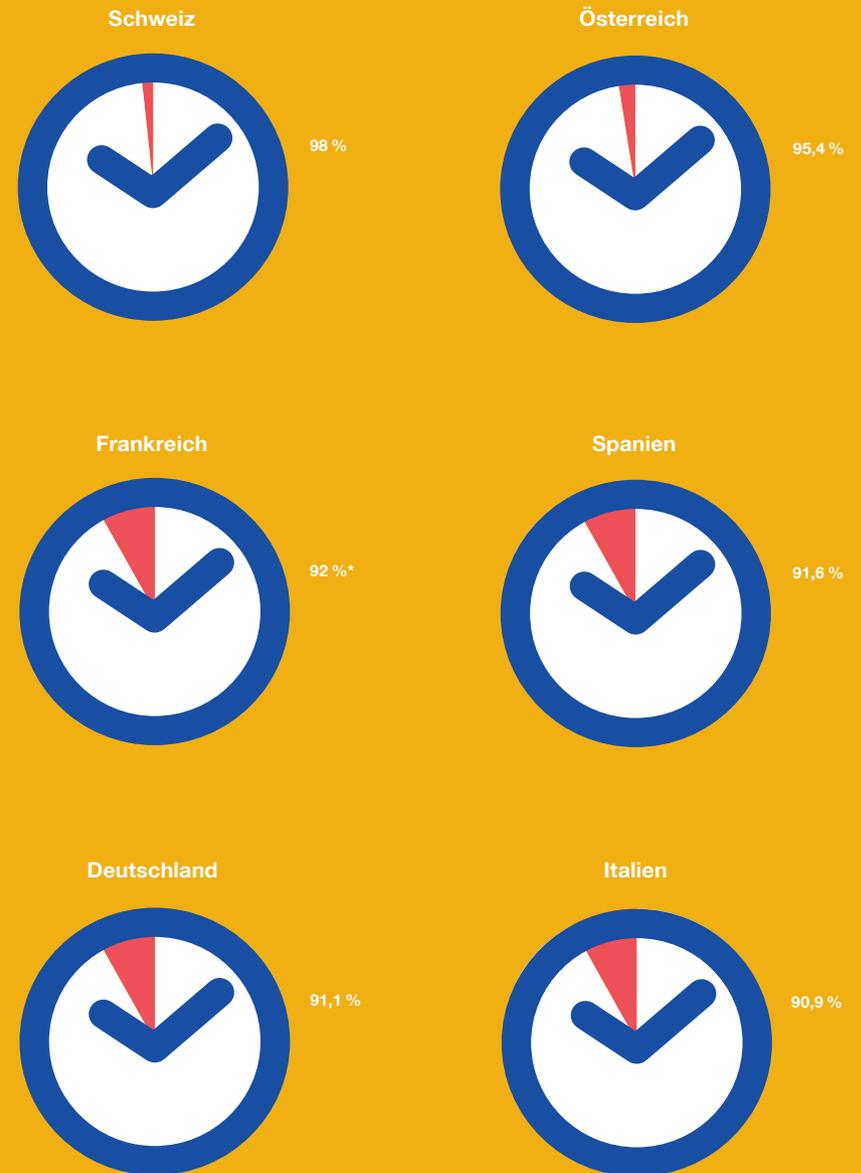
Die seit Jahren starken Werte sind verglichen mit dem Ausland sehr hoch. Sie widerspiegeln das klare Bekenntnis der öV-Branche zu einer hohen Kundenorientierung und Dienstleistungsqualität.

Dem gegenüber haben Staus auf den Strassen in der Schweiz stark zugenommen und schlug 2022 auf den schweizerischen Nationalstrassen mit insgesamt 39863 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 (MIV) weist der öV eine massiv geringere Unfallrate aus. Die Eisenbahn gilt als sicherstes Verkehrsmittel. In den Jahren von 2012 bis 2021 lag das Risiko, mit dem Auto tödlich zu verunglücken, 168 Mal höher, als wenn man mit der Bahn reiste.

## Bahn-Pünktlichkeit in Europa

Anteil an Zügen mit Verspätungen von mehr als fünf Minuten auf den Netzen der Infrastrukturbetreiberinnen SBB, ÖBB, ADIF, DB, SNCF, FS, SE: 2022



## Der öV hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung

Für die Wirtschaft ist ein starker öV ein zentraler Faktor hinsichtlich der Standortattraktivität und der Erreichbarkeit für die Angestellten. Im Jahr 2022 arbeiteten in der Schweiz acht von zehn Erwerbstätigen regelmässig ausserhalb ihres Wohngebäudes und waren somit Pendlerinnen und Pendler. Die Hälfte der Pendelnden benutzte das Auto als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg. Aber auch der öffentliche Verkehr wurde von 29 Prozent der Arbeitnehmenden fürs Pendeln rege genutzt. Und für rund 0,7 Millionen zusätzliche Ausbildungspendelnde (Schüler/innen ab 15 Jahre, Lehrlinge, Studierende) sind die öffentlichen Verkehrsmittel sogar klar erste Wahl (68 Prozent). Insgesamt nutzten 2022 rund 1,5 Millionen Pendlerinnen und Pendler die Bahn, den Bus oder das Tram als Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit oder Ausbildung. Der öffentliche Verkehr ist somit ein wichtiger Dienstleister.

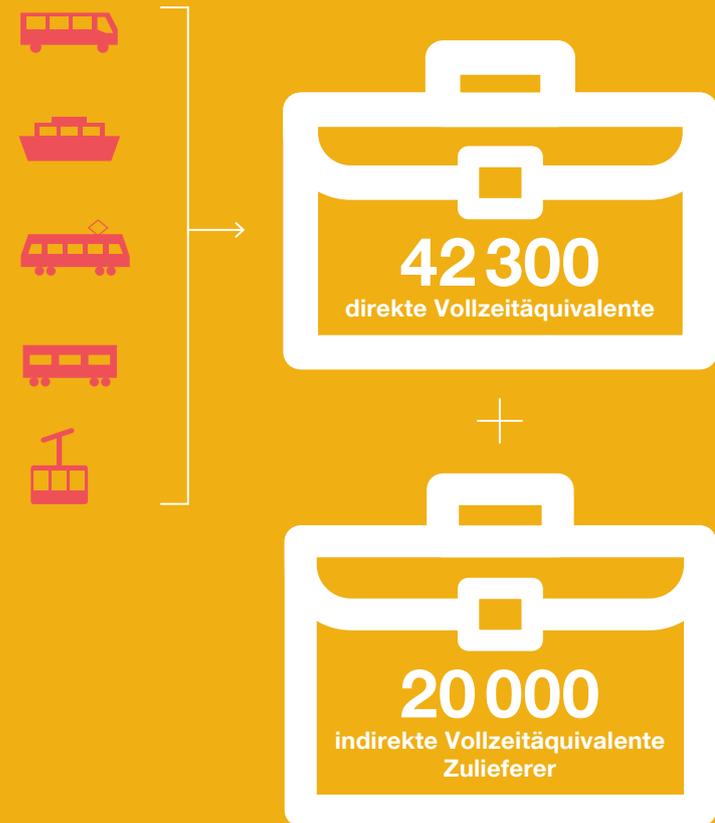
Die Schweizer öV-Unternehmen leisten auch als Arbeitgeber einen umfassenden Beitrag an die Schweizer Wirtschaft. Die Arbeitsleistung zur Erbringung der öV-Angebote wurde 2020 inklusive Zulieferer durch rund 60 000 Vollzeitstellen erbracht. Zählt man die Beschäftigten in der Bahnindustrie hinzu, waren im Jahr 2018 in Berufen mit Bezug zum öV sogar über 92 000 Vollzeit-äquivalente angestellt. Jedes Jahr starten überdies mehr als 1000 Lernende ihre berufliche Laufbahn im öV.

Die schweizerischen öV-Unternehmen erzielten im Jahr 2020 einen Umsatz von rund 11,6 Mrd. Franken. Die Wertschöpfung der direkt und indirekt erbrachten Leistungen belief sich auf über 10,7 Mrd. Schweizer Franken, was rund 1,5 Prozent des schweizerischen Bruttoinlandprodukts entspricht. Davon entfielen rund drei Viertel auf den Bahnverkehr und ein Viertel 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 2020 rund 5,6 Mia. Schweizer Franken. Fast 85 Prozent dieser Investitionsaufträge wurden von Schweizer Unternehmen erbracht.

## Der öffentliche Verkehr schafft Arbeitsplätze

Vollzeitäquivalente, 2020



## Der öV ist für den Tourismus von Bedeutung

Im Tourismus spielt der öV eine Schlüsselrolle. Je besser erreichbar eine Region mit dem öV ist, desto stärker kann sie am wirtschaftlichen Wachstum teilhaben. Neben den klassischen öffentlichen Verkehrsmitteln Bahn, Bus oder Tram sind im touristischen Verkehr vor allem auch die Seilbahnen sowie die Schifffahrt von Bedeutung. Mit Blick auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen stehen die Jahre 2022 und 2023 für die Erholung von der Corona-Krise und für Rekordwerte.

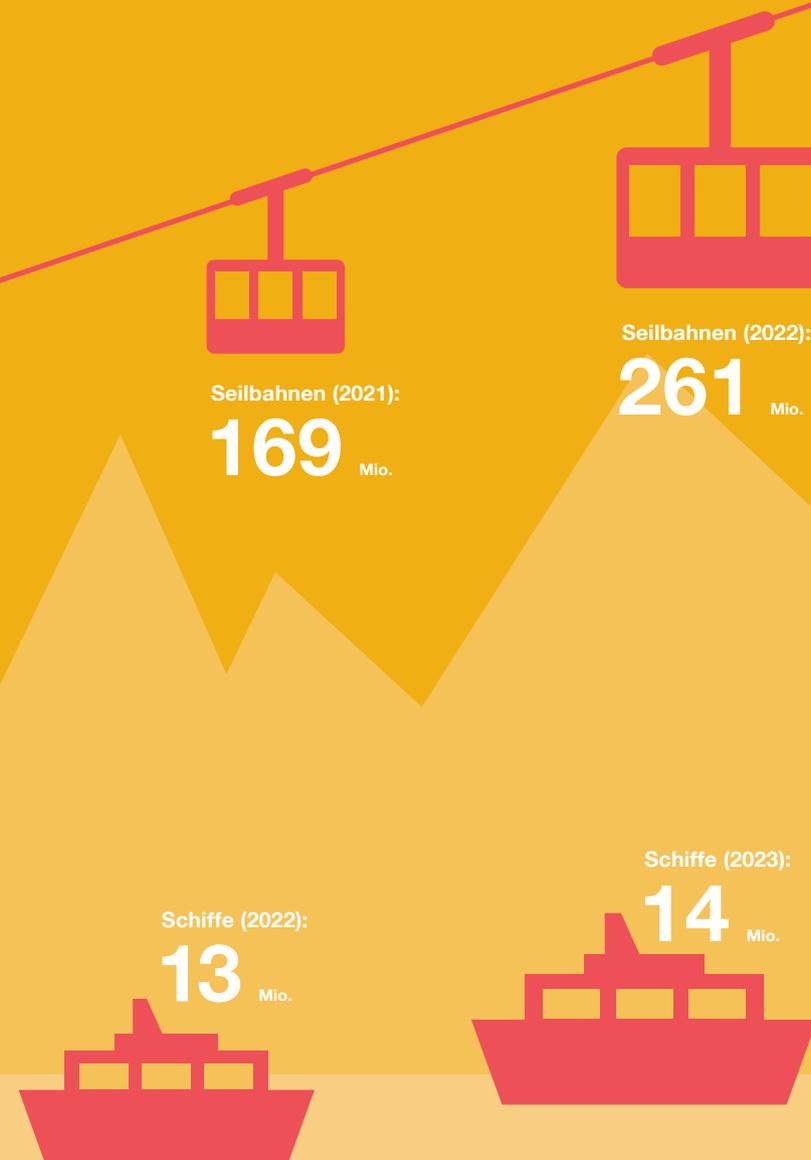
Mit Fokus auf den Winter sorgen die rund 2500 Schweizer Seilbahnen für Erholung in den Bergen. Im Jahr 2022 konnten sie mit rund 53 Millionen Ersteintritten einen neuen Rekord verzeichnen. Dabei haben ihre Fahrgäste im Winter durchschnittlich sieben, im Sommer zwei und insgesamt rund 261 Millionen Wegstrecken zurückgelegt. \*

Im Sommer ist die Schifffahrt mit schweizweit rund 150 Kursschiffen, davon 14 historische Dampfschiffe, von grosser Bedeutung. Das Jahr 2023 bezeichnete für sie ein Rekordjahr mit rund 14 Millionen transportierten Passagieren auf den Schweizer Seen und Flüssen. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 1 Million Passagieren gegenüber dem Rekordjahr 2019.

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

\*Wenn Fahrgäste das Drehkreuz in einer Talstation durchschreiten und sich während des ganzen Tages insgesamt 10 Mal auf den Berg hinaufbefördern lassen, werden ein Ersteintritt und 10 Beförderungen gezählt

## Beförderte Personen Seilbahnen und Schiffe



# Eine Reise – ein Ticket

Wie der Käse, die Schokolade oder die Uhren gehören das Generalabonnement (GA) und das Halbtax zur Schweiz. Sie sind die bekanntesten Produkte des Nationalen Direkten Verkehrs in der Schweiz.

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

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

Der Nationale Direkte Verkehr deckt mit Ausnahme einiger touristischer Angebote das gesamte Schweizer Netz des öffentlichen Verkehrs ab. Das sind rund 25000 Kilometer oder mehr als die Hälfte des Äquatorumfangs. Im Schnitt nutzen die Fahrgäste über 250 Mal im Jahr dieses Netz.

Für Vielfahrer bietet der Nationale Direkte Verkehr Abonnemente an – für Weitfahrende gewährt er attraktive Distanzrabatte: Je nach Streckenlänge erhält der Fahrgast Rabatte von über 25 Prozent. Als Ergänzung zum GA und dem Halbtax gibt es das Angebot «Halbtax PLUS», bei welchem Jugendliche bis zu 47,5 Prozent und Erwachsene bis zu 30 Prozent Rabatt erhalten. Zudem gibt es attraktive zeitpunktbezogene Sparangebote.

## Ein Ticket – mehrere Transportunternehmen



# Ein öffentlicher Verkehr für alle Menschen

Der Verband öffentlicher Verkehr und seine Mitglieder engagieren sich seit Jahren stark für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG), damit beispielsweise das Ein- und Aussteigen im öffentlichen Verkehr sowohl für Personen mit eingeschränkter Mobilität wie auch für Seniorinnen und Senioren, Reisende mit viel Gepäck oder mit Kinderwagen vereinfacht wird.

2004 ist das BehiG in Kraft getreten, das für Menschen mit Behinderungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben gewährleistet. Die für den öffentlichen Verkehr vorgesehene Umsetzungsfrist ist Ende 2023 abgelaufen. Damit sollten jetzt auch Reisende, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, den öV barrierefrei, möglichst autonom und spontan benutzen können.

Die öV-Branche hat viel unternommen und investiert, um ihre Bahnhöfe, Haltestellen, Fahrzeuge sowie die Kundeninformation auf die Bedürfnisse von Menschen mit Geh-, Seh- oder Hörbehinderungen anzupassen. Dennoch ist das Ziel noch nicht überall erreicht.

Zwar entsprechen heute fast alle im öV eingesetzten Fahrzeuge den Anforderungen. Die Infrastrukturen sind jedoch – trotz grossem Engagement und vielen Fortschritten – aufgrund der Komplexität und dem Umfang der Umsetzungsaufgabe noch nicht überall autonom benutzbar. Insbesondere im Bereich der Bus-Haltekanten konnten nicht alle Massnahmen fristgerecht umgesetzt werden, wobei der hindernisfreie Ausbau von Haltestellen im Strassen-öV in der Verantwortung der jeweiligen Strasseneigentümer liegt.

Ende 2023 konnten im Bahnbereich rund 80 Prozent der Fahrgäste barrierefrei, spontan und autonom reisen. Wo barrierefreies Reisen noch nicht möglich ist, bieten die Transportunternehmen Überbrückungs- und Ersatzmassnahmen in Form von Hilfestellungen durch Personal oder mit Shuttle-Fahrdiensten an.



# 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 insbesondere bei längeren Transportwegen klare Vorteile.

Insgesamt wurden 2022 auf dem Schweizer Schienennetz Transportleistungen von 10,5 Milliarden Netto-Tonnenkilometern erbracht. Allein SBB Cargo, die Marktführerin im schweizerischen Schienengüterverkehr, transportiert pro Tag rund 180 000 Tonnen Güter – was dem Gewicht von 4500 voll beziehungsweise rund 10 000 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.

2022 waren 64 Prozent der Transportleistungen im Schienengüterverkehr in der Schweiz auf den Transitverkehr zurückzuführen, der Binnenverkehr kam auf einen Anteil von 23 Prozent. Bei Importen und Exporten, die zusammen 13 Prozent der Transportleistung im Schienengüterverkehr ausmachen, ist Deutschland sowohl als Quell- als auch als Zielland der Spitzenreiter. Darauf folgen mit deutlichem Abstand Italien und Belgien.

## Transportleistungen im Schienengüterverkehr nach Warengruppen

In Mio. Tonnen, 2022

958



Metalle und Metallerzeugnisse

615



Mineralerzeugnisse

556



Nahrungsmittel

342



Sammelgut und Stückgut

334



Steine und Erden

283



Post und Pakete

277



Chemische Erzeugnisse

236



Abfälle

213



Baustoffe

212



Holz und Holzwaren

155



Landwirtschaftserzeugnisse

142



Fahrzeuge

752



übrige identifizierbare Güter

5974



nicht identifizierbare Güter (grösstenteils kombinierter Verkehr)

## Auf den öV ist auch im Notfall Verlass

Auch im Krisenfall ist der öffentliche Verkehr da, um seine systemrelevante Versorgungsfunktion weiter wahrzunehmen. In Abstimmung mit Behörden und Krisenstäben bereiten sich die Transportunternehmen auf entsprechende Szenarien vor, wie beispielsweise einen Nuklearunfall oder eine Strommangellage.

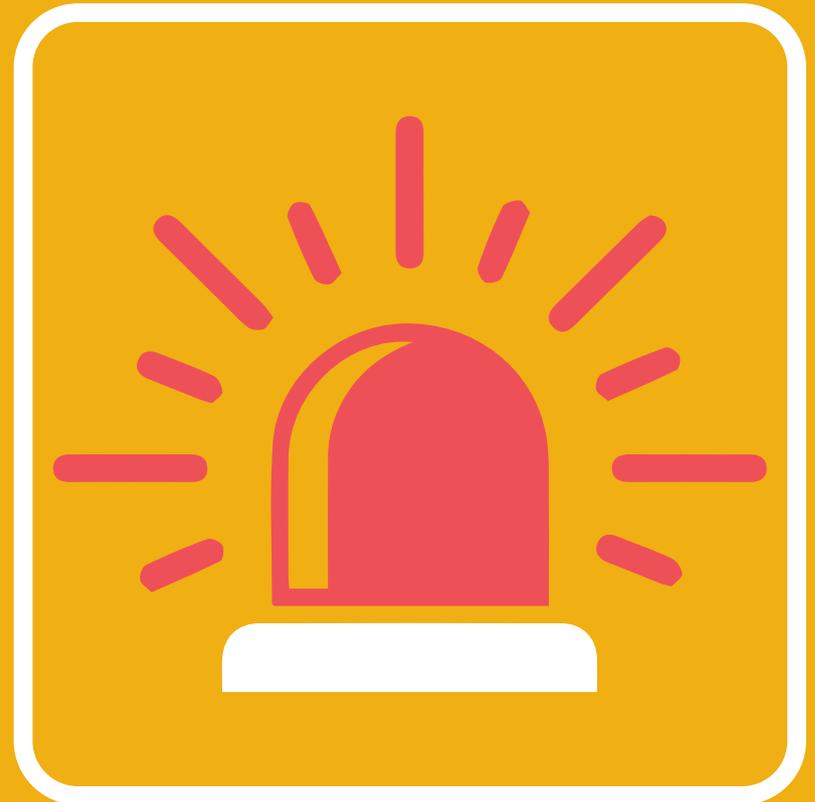
Zentrales Organ für solche Notlagen bildet die «Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle» (KOVE) des Bundes. Darin sind alle Schlüsselstellen aus dem Bereich Verkehr von Bund und Kantonen sowie die SBB und die PostAuto AG als Systemführerinnen im Krisenfall vertreten und bereiten Massnahmen für den Krisenfall vor, damit die Grundmobilität der Menschen auch unter solch erschwerten Umständen zuverlässig funktioniert und wirtschaftlich und sozial wichtige Funktionen gewährleistet werden können. Dass die Schweizer öV-Branche dazu in der Lage ist, hat sie während der Corona-Pandemie eindrucksvoll bewiesen.

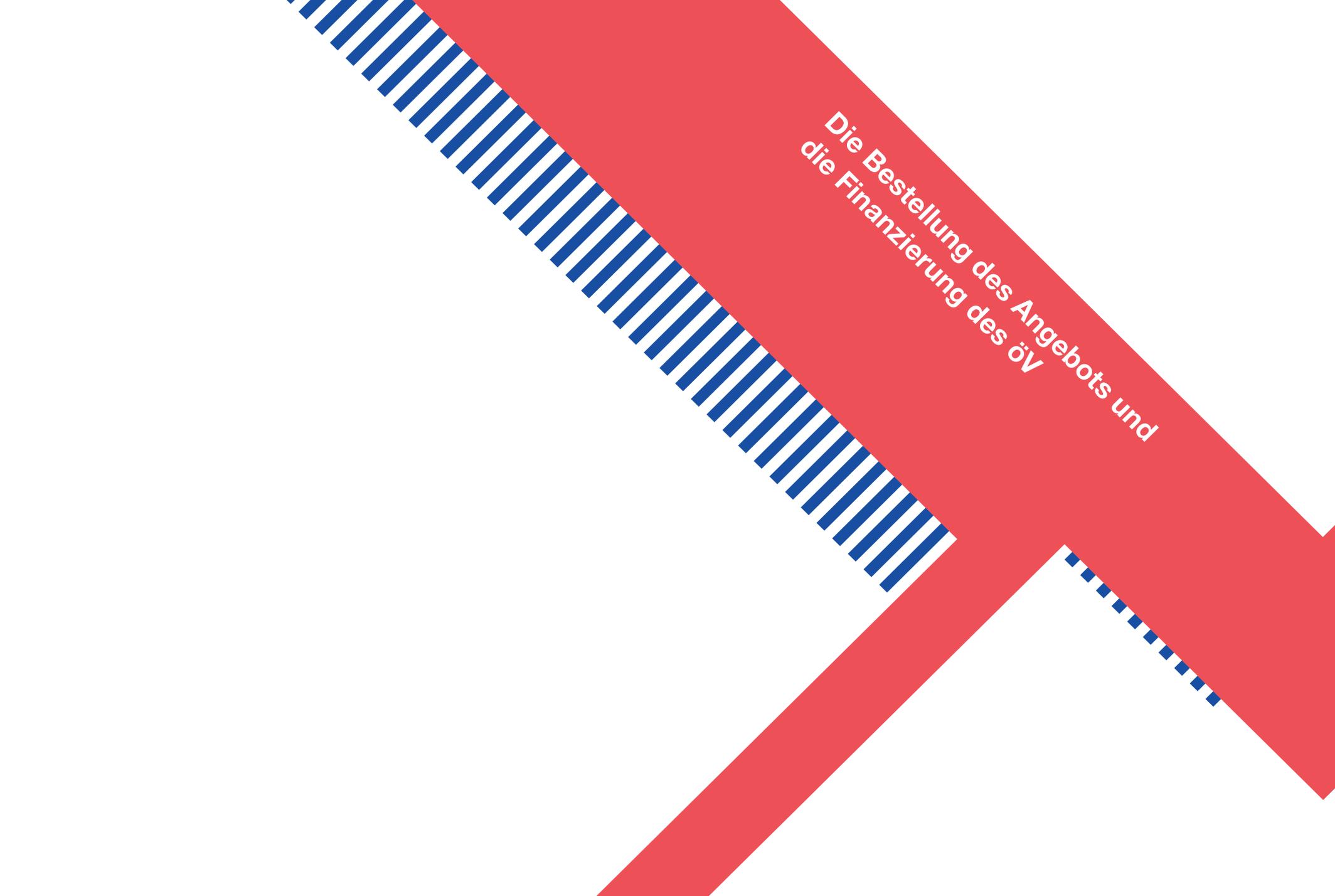
Anfang 2020 überschlugen sich die Nachrichten und Schlagzeilen zum Coronavirus. Nachdem der Bundesrat am 16. März 2020 die ausserordentliche Lage für die Schweiz deklariert hatte, realisierte die Schweizer öV-Branche innerhalb von zwei Wochen den grössten und kurzfristigsten Fahrplanwechsel der Geschichte.

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. Der Mobilitätsbedarf jedoch war zu jedem Zeitpunkt abgedeckt.

Mit der Aufhebung der «besonderen Lage» nach Artikel 6 des Epidemiengesetzes (EpG) ab April 2022 wurde der Betrieb rasch wieder normalisiert und alle Beteiligten hoffen, dass sich die Arbeit der Krisenstäbe nun wieder möglichst lange ausschliesslich auf Planszenarien beschränkt.





Die Bestellung des Angebots und  
die Finanzierung des öV

# Flächendeckende Wertschöpfung und Erschliessung dank regionalem Personen- und Ortsverkehr

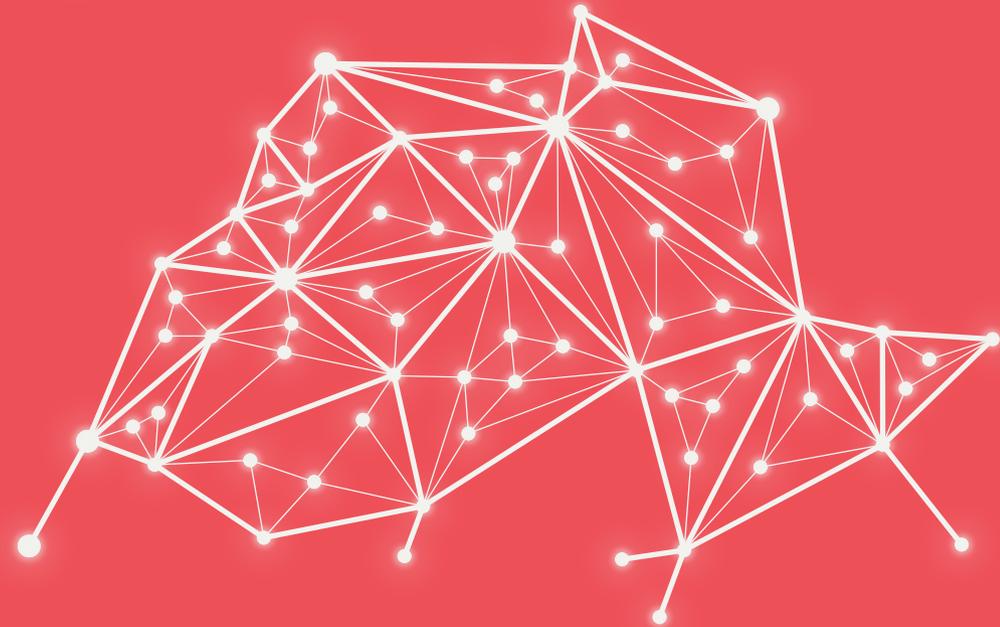
Das dichte Angebot und das gut ausgebaute Netz des Schweizer öV bringt Reisende sicher, pünktlich und zuverlässig in alle Teile des Landes. Der öffentliche Verkehr ist damit ein zentraler Wirtschaftsfaktor und ein Teil des Service public.

Innerhalb des öV sichert der regionale Personenverkehr (RPV) wichtige Verbindungen innerhalb und zwischen den dicht bevölkerten Regionen und sorgt für die Erschliessung abgelegener Gebiete. Diese Grundversorgung besteht aus mehr als 1500 Linien, auf welchen Transportleistungen durch Bahn-, Bus-, Tram-, Schiff- und Seilbahnunternehmen erbracht werden. Ergänzend dazu stellt der Ortsverkehr (OV) in den Agglomerationen und in den Städten die zentrale Funktion der Feinerschliessung sicher.

Der genaue Umfang des öV-Angebots wird im RPV im sogenannten Bestellprozess zwischen dem Bundesamt für Verkehr und den Kantonen sowie rund 120 Transportunternehmen vereinbart. Der Bestellprozess setzt früh an und umfasst alle Schritte, von der langfristigen Angebotsplanung über die Betriebsmaterialbeschaffungen bis hin zu leistungsorientierten möglichst mehrjährigen Vereinbarungen, welche die Leistungserbringung und Finanzierung regeln. Im Ortsverkehr finden – ohne Mitwirkung des Bundes – analoge Prozesse zwischen Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmen statt.

Das Angebot wird einerseits dort verbessert, wo eine hohe Nachfrage besteht. Andererseits reagiert die Nachfrage auch sehr stark auf das Angebot. Entsprechend können an dieser Stelle verkehrspolitische Richtungsanweisungen – unter Berücksichtigung von volkswirtschaftlichen, betriebswirtschaftlichen, raumplanerischen und regionalpolitischen Aspekten – effektiv umgesetzt werden.

Die öV-Branche und die öffentliche Hand haben ein grosses gemeinsames Interesse an einer langfristig geregelten Zusammenarbeit und Steuerung. Nur so kann die nötige Planungssicherheit bezüglich Bestellumfang, Qualitätsziele und der Entwicklung der Abgeltungen der öffentlichen Hand für ungedeckte Kosten der öV-Angebote (s. dazu S. 38) sichergestellt werden.



# Bund und Kantone ermöglichen die regionale öV-Erschliessung

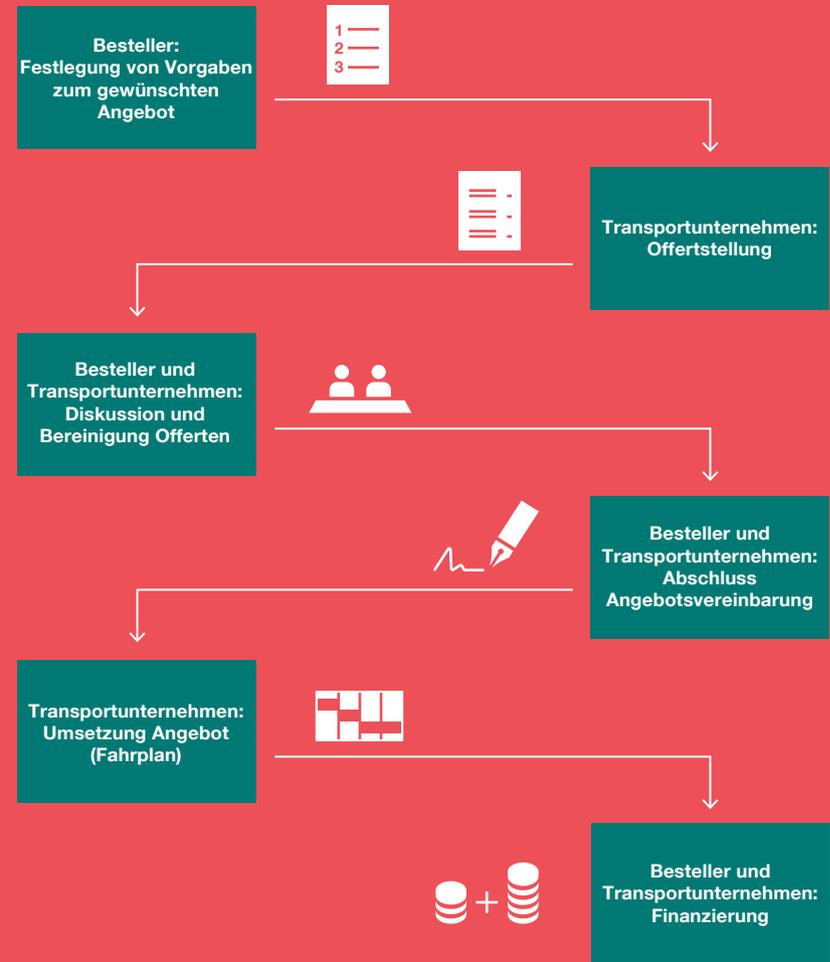
Im Gegensatz zu öV-Verbindungen zwischen den mittleren und grossen Zentren, dem sogenannten Fernverkehr, können Verkehrslinien im regionalen Personenverkehr (RPV) meist nicht kostendeckend betrieben werden. Damit sie trotzdem angeboten werden können, leisten Bund und Kantone Abgeltungen an die Transportunternehmen.

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 konkrete Offerten, in denen sie die geplanten Kosten sowie die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen ausweisen. Das verbleibende Defizit sind die so genannten «geplanten ungedeckten Kosten» welche von den Bestellern abgegolten werden. 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 rund 2,2 Milliarden Franken, wird von der öffentlichen Hand getragen. Schweizweit beteiligt sich dabei der Bund mit 50 Prozent an den gesamten ungedeckten RPV-Kosten. Der Anteil der Kantone wird nach einem Schlüssel aufgeteilt und variiert. Städtische Kantone wie Basel, Genf oder Zürich übernehmen bis zu 73 Prozent der ungedeckten Kosten im RPV und entlasten somit das Bundesbudget. In peripheren Kantonen hingegen übernimmt zumeist der Bund den Grossteil der RPV-Kosten und der Kanton kommt auf einen Anteil von 20 bis 30 Prozent.

## Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr

Schematische Darstellung



# Hoher Gegenwert für die eingesetzten Steuermittel

Jeder für den öV eingesetzte Steuerfranken ist für die Schweiz von herausragendem wirtschaftlichem und gesellschaftlichem Nutzen: Als Massentransportmittel bildet der öV das Rückgrat für die Mobilität der Bevölkerung und ist bei ihr äusserst gut verankert. Für die Wirtschaft ist er ein zentraler Faktor hinsichtlich der Standortattraktivität und der Erreichbarkeit für die Angestellten. Regionalpolitisch fördert er den Zusammenhalt des Landes durch die gute Vernetzung von peripheren Regionen mit den Zentren sowie für den Tourismus.

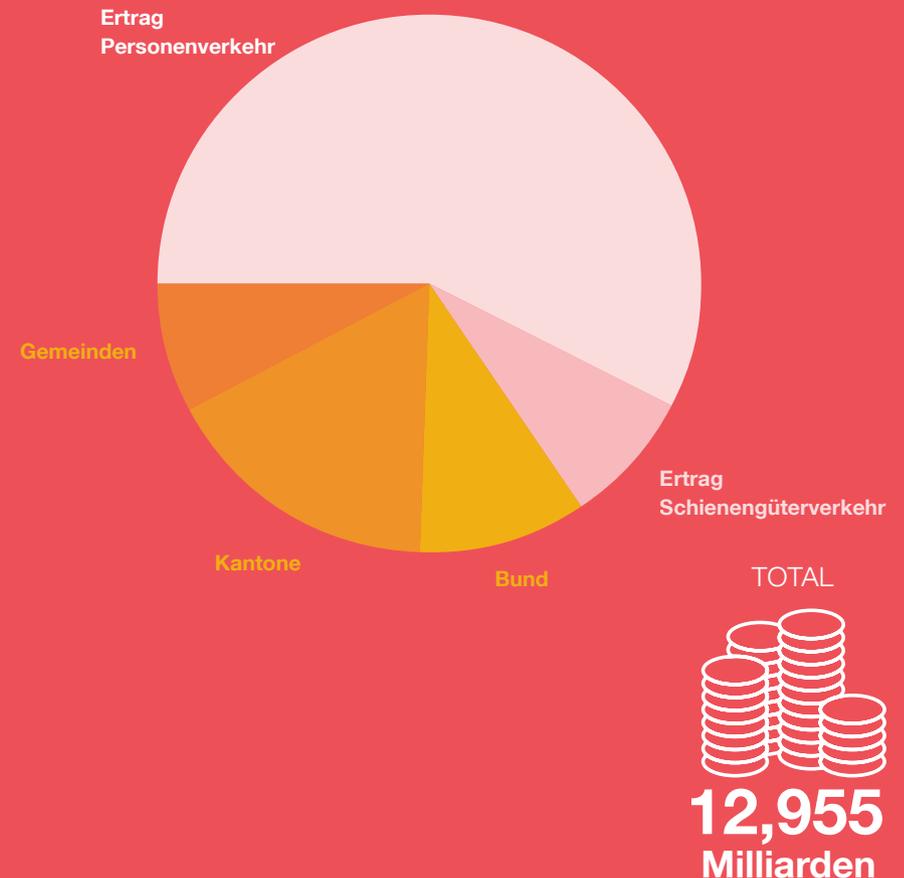
Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu grossen Teilen direkt durch die Fahrgäste der Transportunternehmen finanziert. Je nach Verkehrsart und Region variiert der Anteil der Verkehrserträge jedoch stark. Grundsätzlich selbsttragend sind der Fernverkehr sowie der rein touristische Verkehr. Im RPV und im Ortsverkehr hingegen ist eine Subventionierung durch die öffentliche Hand unerlässlich. Wo die erwirtschafteten Erlöse der Transportunternehmen nicht ausreichen, um die anfallenden Betriebskosten zu decken, beteiligen sich Bund, Kantone und Gemeinden an der Finanzierung.

Der Blick auf die Abgeltungsentwicklung pro zurückgelegtem Personenkilometer zeigt, dass die öV-Branche verantwortungsvoll mit den Steuergeldern umgeht und zugunsten der Qualität Effizienzgewinne realisiert hat. Der Subventionsbedarf hat sich von 2012 bis zum Einsetzen der Corona-Pandemie kaum verändert. Er pendelte stetig zwischen 20,3 und 21,3 Rappen pro Personenkilometer.

Taktverdichtungen und die Ausdehnung von Betriebszeiten konnten folglich aus Perspektive der öffentlichen Hand zu einem konstanten Einheitspreis realisiert werden. Parallel dazu wurde die Qualität des öV-Angebots mit einer Erhöhung des Fahrzeugkomforts (z.B. Klimaanlage), mit Echtzeit-Kundeninformation und der Integration von Services (z.B. WLAN) kontinuierlich verbessert, ohne dass die öffentliche Hand hierfür zusätzlich belastet wurde.

Mit dem Auftreten der Corona-Pandemie sowie weiteren schwierigen geopolitischen Entwicklungen mit negativen Auswirkungen auf die Produktionsketten (Rohstoffe, Energie, Lieferengpässe) war die öV-Branche temporär auf bis zu rund einem Viertel höhere Abgeltungen angewiesen. Während sich diesbezüglich eine Normalisierung abzeichnet, wird auf der nächsten Doppelseite erörtert, welche finanziellen Herausforderungen dennoch zu bewältigen sind.

## Finanzierung des Betriebs im öffentlichen Verkehr



# Herausforderungen in der Finanzierung des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs

Im regionalen Personenverkehr und Ortsverkehr stehen in den nächsten Jahren primär durch äussere Einflüsse verursachte Herausforderungen mit finanzpolitischen Auswirkungen bevor.

- Aufgrund des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums braucht die Schweiz bis 2035 geschätzte 10 Prozent zusätzliche öV-Kapazitäten, insbesondere in den Verkehrsspitzen, um die zusätzlichen Personen transportieren zu können.
- In der Klimawende leistet der äusserst energieeffiziente öV einen entscheidenden Beitrag. Die dafür notwendige Dekarbonisierung im Strassen-öV bedingt jedoch hohe Investitionen.
- Steigende Kosten für wichtige Ausgaben wie Energie, Gehälter und nötige Ersatzinvestitionen erhöhen den Druck auf die Branche zusätzlich.

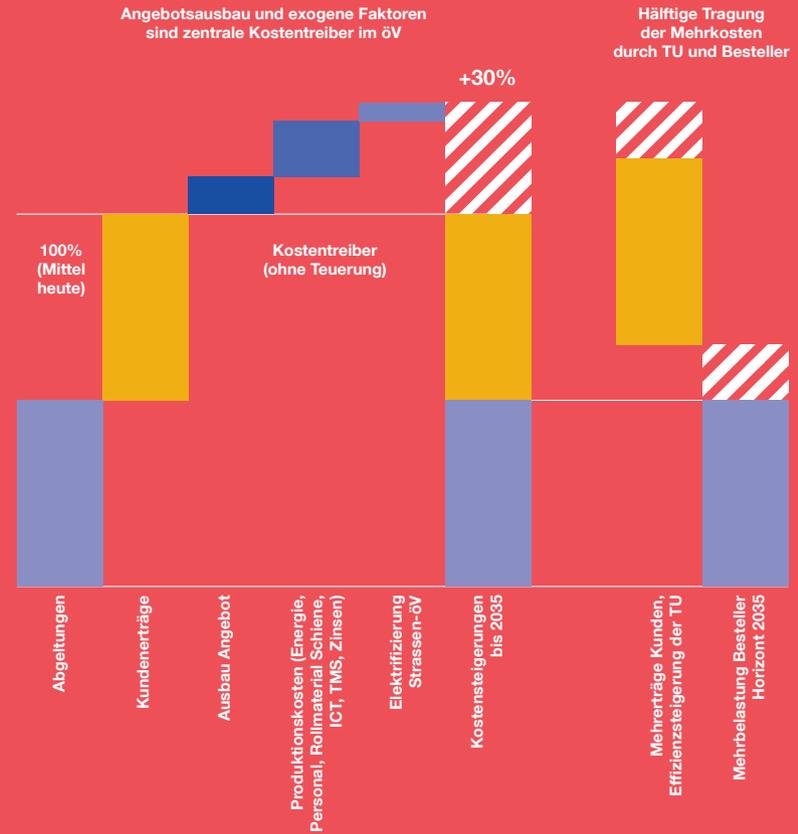
Diese Faktoren müssen unter dem Druck eines straffen und zunehmend umkämpften Bundesbudgets bewältigt werden. Bis 2035 erwartet die öV-Branche einen Kostenzuwachs in der Grössenordnung von 30 Prozent.

Die Transportunternehmen übernehmen ihre Verantwortung und werden ihre Einnahmen jährlich um rund 3 Prozent steigern und zudem weiterhin grosse Anstrengungen zur Kostenreduktion unternehmen. Gleichzeitig ist hier der Spielraum begrenzt, da die grössten Positionen (Löhne, Abschreibungen, Elektrifizierung, Energie) kaum beeinflussbar oder politisch vorgegeben sind.

Die Politik steht vor der Herausforderung, ihre jährlichen Abgeltungen um rund 2,5 bis 3,5 Prozent (zuzüglich Teuerung) erhöhen zu können. Unbedingt zu vermeiden sind kurzfristige Angebotskürzungen, da diese wirtschaftlich äusserst ineffektiv sind.

Für den zusätzlichen Finanzierungsbedarf braucht es klare Entscheide des Bundes, der Kantone, der Städte und Gemeinden auf Basis einer ganzheitlichen Betrachtung zusammen mit den Transportunternehmen. Nur so können sowohl notwendige Angebotsentwicklungen als auch extern verursachte Kostensteigerungen dauerhaft finanziert werden.

## Erwartete Kostenentwicklung bis 2035



Effekte der zukünftigen Teuerung und Regulierung nicht berücksichtigt

 **Kostensteigerungen**

Quelle: Verband öffentlicher Verkehr (VÖV)

# Gesicherte Infrastrukturfinanzierung dank Bahninfrastrukturfonds

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

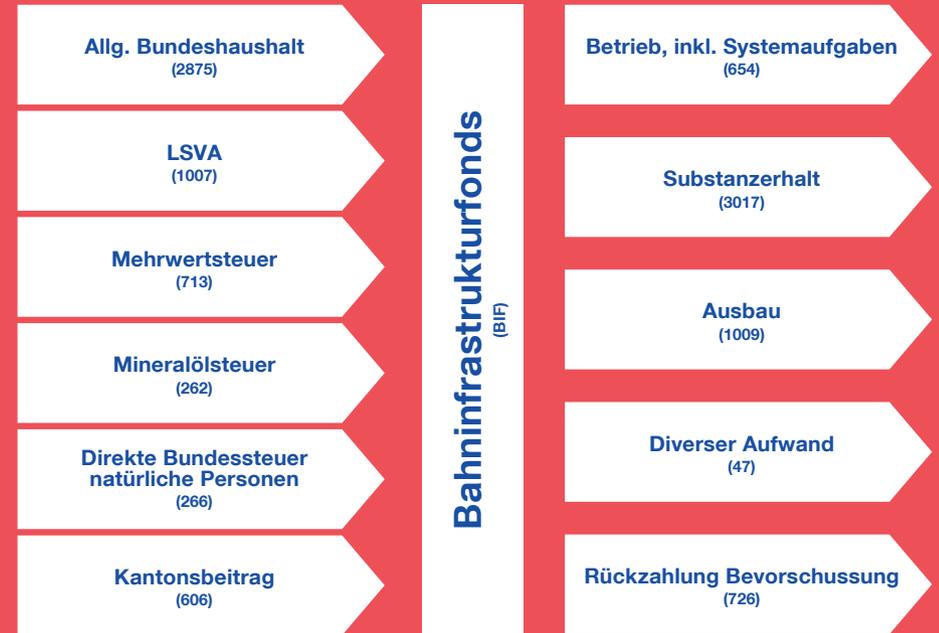
Alle Kosten für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) beglichen. Für die Finanzierung dieser Aufgaben stehen dem BIF unter anderem ordentliche Bundesmittel, ein Anteil der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und ein Pauschalbeitrag der Kantone zur Verfügung. Insgesamt macht der BIF rund die Hälfte der Investitionen der öffentlichen Hand in den gesamten öV aus.

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.

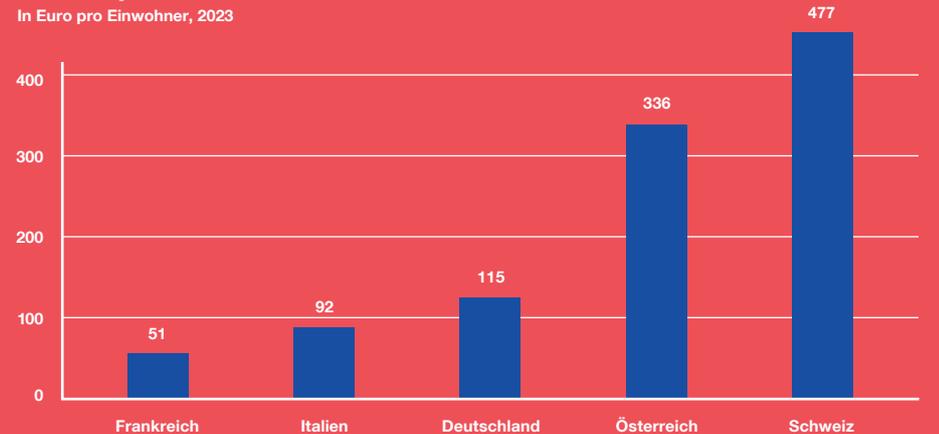
Auch der strassengebundene öffentliche Verkehr profitiert seit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) von einer gesicherten und unbefristeten Finanzierung. Durch die Agglomerationsprogramme können Tram- und Busprojekte realisiert werden.

## Bahninfrastrukturfonds in Mio. Franken, 2023

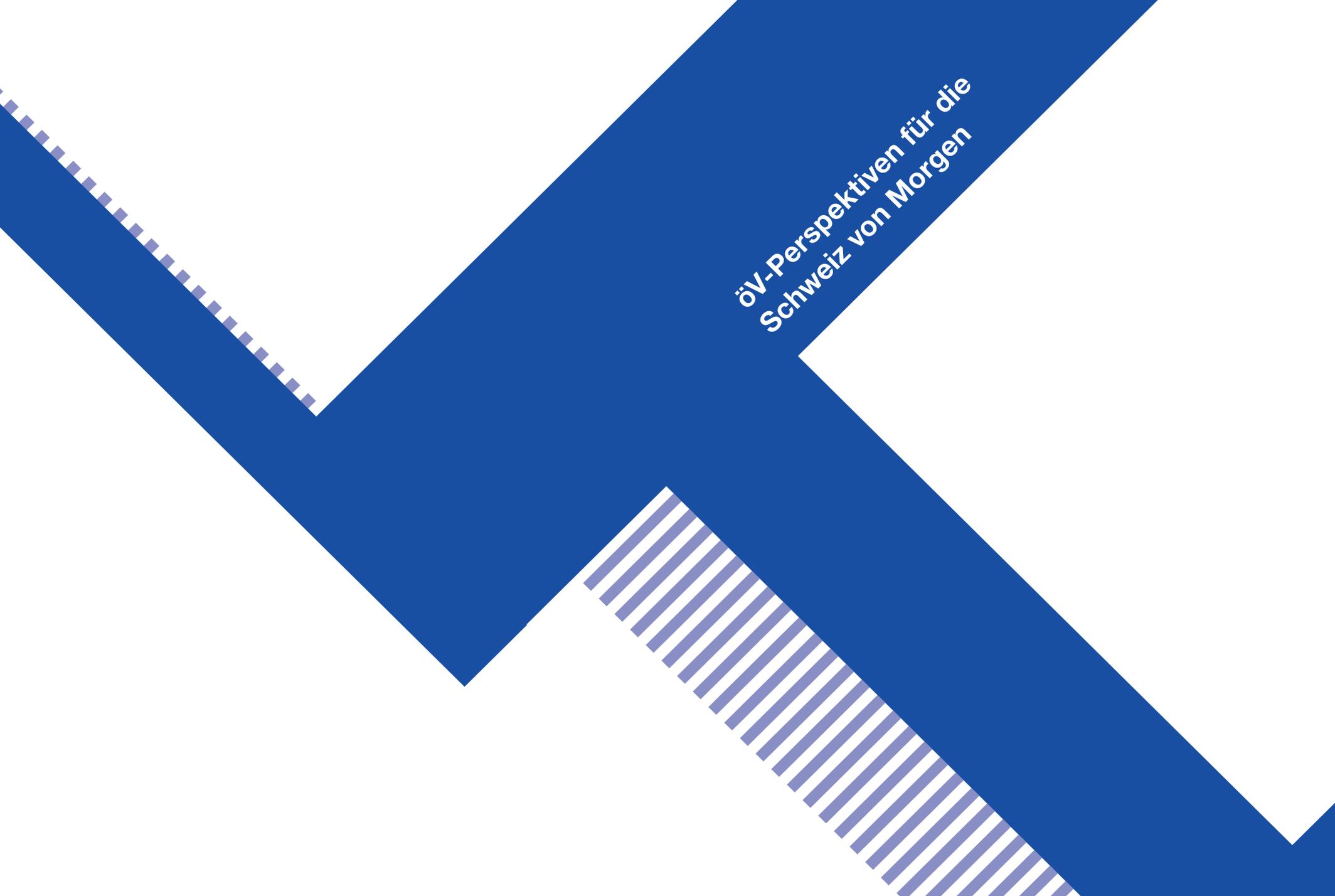


## Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur

In Euro pro Einwohner, 2023



Quelle oben: Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) / Quelle unten: Allianz pro Schiene

The image features a white background with several large, overlapping geometric shapes in a deep blue color. These shapes are composed of solid blue areas and sections with patterns of horizontal lines or a dotted texture. The text is positioned within one of the solid blue shapes, oriented diagonally to follow the shape's edge.

öV-Perspektiven für die  
Schweiz von Morgen

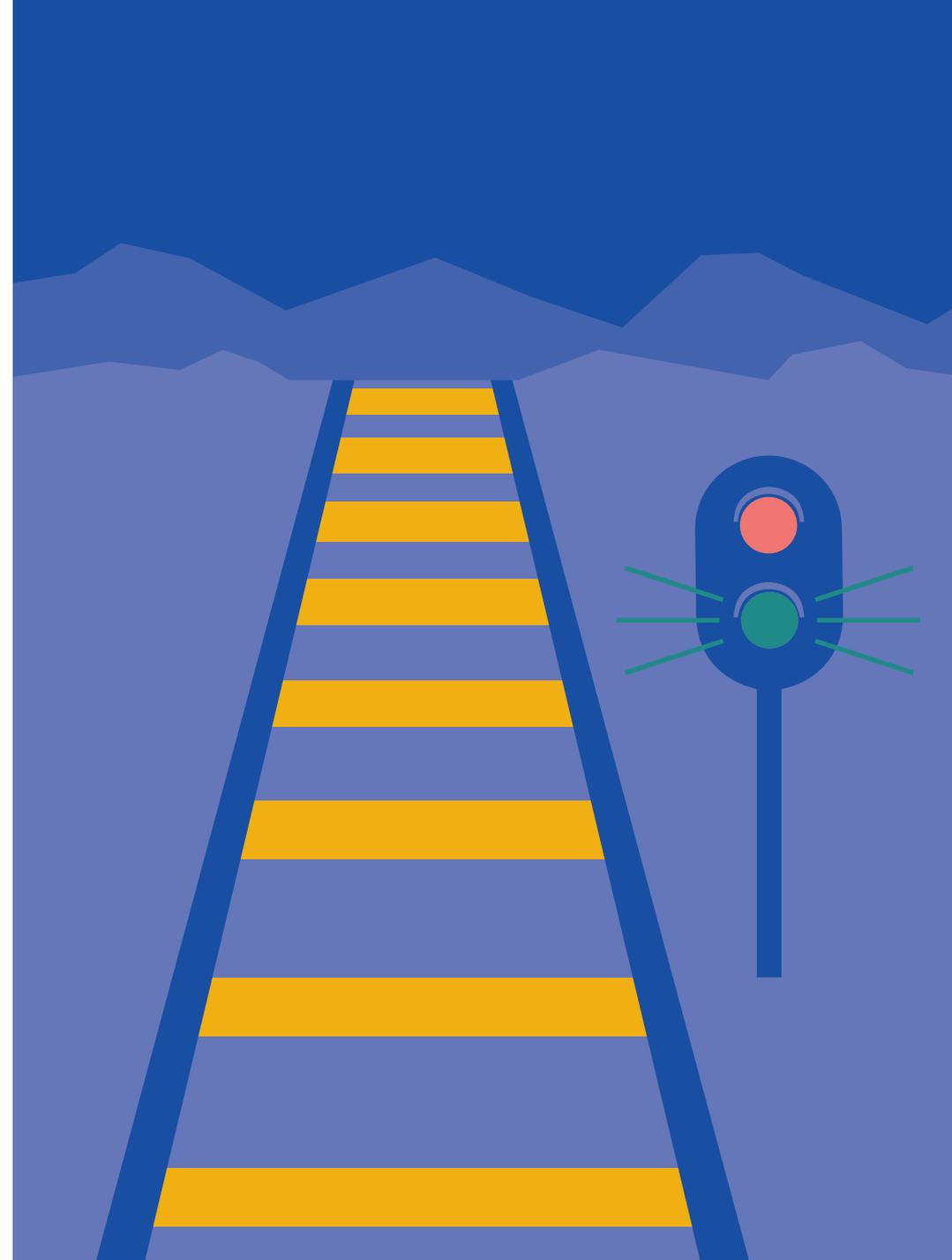
# öV-Perspektiven für die Schweiz von morgen

Auch künftig spielt der öV eine bedeutende Rolle für die Schweiz und ist dabei für eine Reihe von Herausforderungen Teil der Lösung. Aufgrund des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums braucht die Schweiz zusätzliche Transportkapazitäten, insbesondere in den Verkehrsspitzen, um die zusätzlichen Personen und Güter transportieren zu können. Gleichzeitig gilt es die Pariser Klimaziele zu erreichen, der räumlichen Überlastung in städtischen Gebieten und Agglomerationen entgegenzuwirken, die Versorgung des Landes mit genügend Elektrizität sicherzustellen und die Lebensqualität der Bevölkerung hochzuhalten.

Wenn die bestehenden Verkehrsnetze aufgrund dieser Herausforderungen zunehmend unter Druck geraten, muss der öV in der Schweiz zumindest mitwachsen. Ansonsten wird die Strassenverkehrsinfrastruktur noch stärker von Staus und Überlastung betroffen und die Wirtschaft durch verlorene Arbeitszeit und erhöhte Transportkosten und die Gesellschaft und Umwelt durch erhöhte Emissionen belastet. Noch besser ist jedoch ein überproportionales Wachstum, da der öV dem MIV in vielen Bereichen überlegen ist – er ist umweltfreundlicher, energiesparender und flächeneffizienter.

Dies hat auch die Politik erkannt und mit Motionen und Vorstössen die Steigerung des öV-Anteils am Gesamtverkehr beauftragt. Dass substanzielles Wachstum im öV möglich ist, hat eine vom VöV im Frühjahr 2020 veröffentlichte Studie aufgezeigt. Die öV-Branche ist entschlossen, selbst aktiv zu handeln und vielseitige Massnahmen konsequent voranzutreiben.

Der öffentliche Verkehr bietet, unabhängig von Einkommen oder sozialem Status, Zugang zu zuverlässiger, effizienter und erschwinglicher Mobilität, und er übernimmt eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klima- und Energieziele der Schweiz. Entsprechend sind der Wohlstand und die hohe Lebensqualität in der Schweiz massgeblich vom attraktiven Angebot des öV mitgeprägt.



# Mehr öV – für die Umwelt

Die Schweiz steht im Umweltbereich vor grossen Herausforderungen. Bei der Mobilität weist insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) sehr hohe Belastungswerte auf. Der öV bietet eine starke Hebelwirkung, wenn es darum geht, die Umweltziele des Bundes zu erreichen.

Innerhalb der Mobilität war der öV 2019 nur für 10 Prozent der externen Kosten verantwortlich, das heisst Kosten für Schäden in der Umwelt und bei der Gesundheit, die von Dritten, der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen getragen werden. Über 70 Prozent entfielen auf den privaten Personen- und Güterverkehr auf der Strasse und weitere elf Prozent auf den Luftverkehr.

Bei den Treibhausgasemissionen spielt der öffentliche Verkehr eine zentrale Rolle zur Erreichung der Klimaziele. 2021 wurden 31 Prozent der inländischen Emissionen durch den Verkehr verursacht, wobei vor allem die Personewagen mit einem Anteil von knapp drei Viertel sowie die Lastwagen und Lieferwagen für den massiven CO<sub>2</sub>-Ausstoss verantwortlich waren. Der Anteil der Bahn am CO<sub>2</sub>-Ausstoss war mit 0,2 Prozent verschwindend gering.

Wichtigste Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele ist der Umstieg auf umweltfreundliche Antriebe im MIV und beim strassenbasierten öV und die daraus resultierende Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses (siehe nachfolgende Doppelseite).

Darüber hinaus bietet die Erhöhung des sogenannten Modalsplitanteils, das heisst des öV-Anteils an der Mobilität im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern, den zentralen Hebel, wenn es darum geht, den Gesamtverkehr umweltfreundlicher zu gestalten und die externen Kosten zu reduzieren.

Auch unterstützt der VöV eine griffige CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen. Insbesondere das Fliegen wird aktuell zu wenig mit Abgaben belastet und ist zu günstig. Um die Verlagerung des Flugverkehrs im Kurzstreckenbereich auf die Bahn zu ermöglichen, ist dieser Wettbewerbsnachteil auszugleichen. Denn ein Kilometer im Flugzeug belastet das Klima etwa 30-mal so stark wie ein Kilometer im Zug.



## Energiesparend unterwegs

Mobilität ist energieintensiv. Heute geht rund ein Drittel des gesamten Energieverbrauchs in der Schweiz auf ihr Konto. Infolge der Elektrifizierung geht der Verbrauch fossiler Brennstoffe zurück, der Bedarf an Strom steigt an. Gleichzeitig ist die Versorgung mit Elektrizität, insbesondere aus umweltverträglichen Quellen, sicherzustellen.

Hinsichtlich des Energieverbrauchs ist der öffentliche Verkehr dem motorisierten Individualverkehr weit überlegen. Dies lässt sich anhand der nebenstehenden Darstellung verdeutlichen. Hauptgründe für das bessere Abschneiden des öV sind der geringere Rollwiderstand der Schiene, die Auslastung und das bessere Verhältnis von Fahrzeuggewicht pro transportierte Person. Entsprechend schneiden Bahn, Trolleybus und Tram am besten und die SUV mit Abstand am schlechtesten ab.

Die Bahn ist beim Energieverbrauch pro Personenkilometer unschlagbar, auch im Quervergleich unter den öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem verfügen Schweizer Eisenbahnen über eigene Wasserkraftwerke und speisen damit ihren Bahnstrombedarf zu über 90 Prozent aus erneuerbaren Quellen, die Rhätische Bahn und der Regionalverkehr Bern-Solothurn sogar zu 100 Prozent.

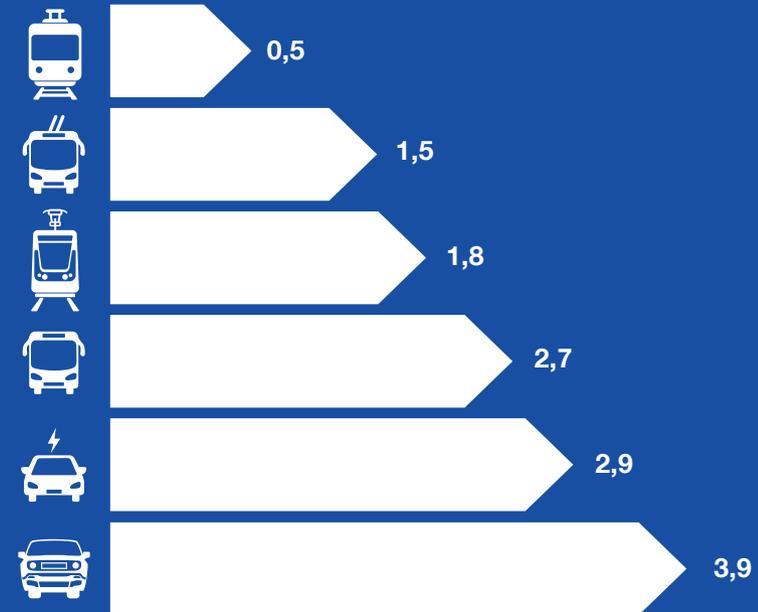
Eine gute Energiebilanz weist auch der Schienengüterverkehr aus. Ein Lastwagen verbraucht sechs Mal mehr Energie als die Bahn, um dieselbe Menge an Gütern zu transportieren. Das höhere Gewicht, welches die Bahn zu transportieren vermag, schlägt sich in der Energiebilanz positiv nieder.

Die Transportunternehmen setzen alles daran, ihre Energieeffizienz weiter zu verbessern. Ziel der Energiestrategie des VöV ist es, bis 2050 die Energieeffizienz im öV um 30 Prozent zu erhöhen. Erreicht werden soll dies etwa durch energieeffizientes Rollmaterial, Optimierungen im Betrieb mit Hilfe von optimierten Fahrplänen und Fahrassistenz-Systemen und energieeffizient betriebenen Infrastrukturen.

Bereits per 2040 bekennt sich die öV-Branche dazu, ihren gesamten Energiebedarf durch erneuerbare, nachhaltige Energiequellen abzudecken und gleichzeitig ihren Eigenversorgungsgrad und somit die Versorgungssicherheit der Schweiz weiter zu erhöhen. Davon ausgenommen sind einzig historische Fahrzeuge und die Schifffahrt.

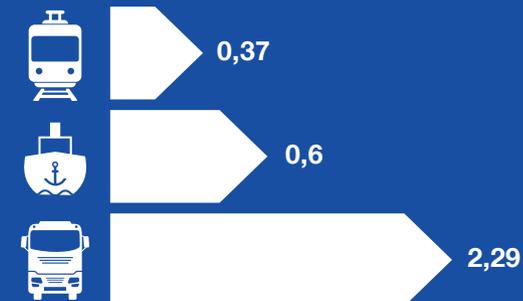
## Energieverbrauch im Schweizer Personenverkehr

Durchschnittswerte in MJ-equ. pro Personenkilometer, 2020



## Energieverbrauch im Schweizer Güterverkehr

Durchschnittswerte in MJ-equ. pro Tonnenkilometer, 2020



Quelle: mobitool

# Umweltfreundliche Antriebe im Strassen-öV

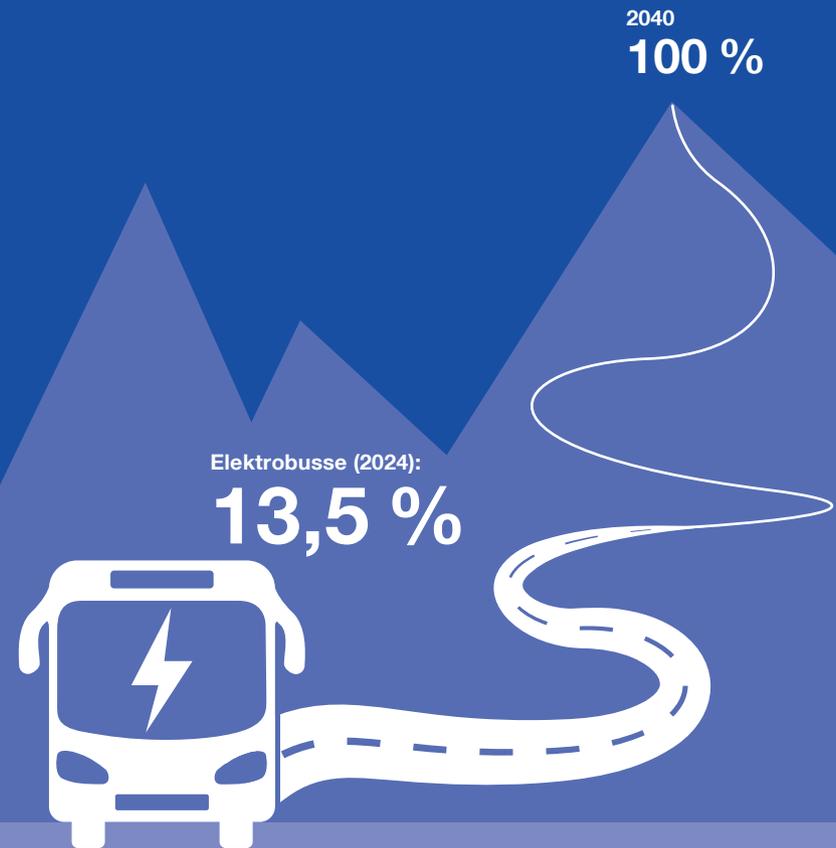
Der öffentliche Verkehr zeichnet sich im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr durch eine deutlich bessere Umweltbilanz aus. Trotzdem wurden 2022 drei Prozent des Treibhausgasausstosses des Verkehrs in der Schweiz von Bussen des öffentlichen Verkehrs verursacht. Die Branche ist entschlossen, mit einer konsequenten Umstellung der Busse auf umweltfreundliche Antriebstechnologien ihren Beitrag zur Klimawende zu leisten.

Von den per Anfang 2024 schweizweit rund 7500 eingesetzten Bussen verfügen ca. 1000 über einen rein elektrischen Antrieb (Batteriebusse oder Trolleybusse), was einem Anteil von rund 13 Prozent entspricht. Die Unternehmen betreiben grosse Anstrengungen, um ihre Busflotten zeitnah auf umweltfreundliche Antriebe umzustellen. Die Technologie dafür ist praxisreif. Allerdings sind grundlegende Veränderungen weit über die Beschaffung neuer Fahrzeuge hinaus notwendig. Infrastrukturen (Depots, Werkstätte etc.) müssen umgebaut, geeignete Ladeinfrastrukturen aufgebaut und das Werkstattpersonal umgeschult werden. Dies braucht Zeit und vor allem genügend finanzielle Mittel, weil bereits die reinen Anschaffungskosten für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben deutlich höher sind als bei herkömmlichen Dieselnissen.

Der VöV setzt sich konsequent für Rahmenbedingungen ein, welche um die Transition beschleunigen zu können. Wichtige Elemente dazu sind die bis 2030 beschlossene Anschlagfinanzierung des Bundes für neu beschaffte Busse mit umweltfreundlichem Antrieb sowie die im revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehene gestaffelte Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung des öffentlichen Verkehrs. Diese verhindert, dass die Transportunternehmen neben den höheren Investitionskosten für Busse mit umweltfreundlichen Antrieben noch zusätzlich Mittel kompensieren müssen.

Da sich die Herausforderungen im städtischen und im ländlichen Raum unter anderem aus topografischen Gründen unterscheiden, sind die regionalen Unterschiede bei der Umsetzung der Elektrifizierung der Busflotten gross. Zahlreiche Städte arbeiten mit Hochdruck an der Umstellung und einzelne sind kurz davor, diese abzuschliessen. So sind bei den Verkehrsbetrieben Schaffhausen (VBSH) und den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) bereits jetzt mehrheitlich E-Busse im Einsatz und der Abschluss der kompletten Elektrifizierung der Busflotte ist bereits für 2027 (BVB) und 2028 (VBSH) vorgesehen.

## Anteil in Betrieb genommener Busse mit elektrischem Antrieb



# Für Güter die Bahn

Der Schienengüterverkehr in der Schweiz zeichnet sich durch einen rund fünfmal niedrigeren Flächenverbrauch aus, emittiert dank erneuerbarem und CO<sub>2</sub>-freiem Strommix über zehnmal weniger Abgase und ist rund sechsmal energieeffizienter pro transportierte Tonne als der Strassengüterverkehr.

Entsprechend ist es sinnvoll, möglichst grosse Teile des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Verglichen mit dem europäischen Schienenanteil im Gütertransport, der 2021 bei rund 17 Prozent lag, ist der Anteil der auf der Schiene transportierten Güter in der Schweiz mit 38 Prozent zwar hoch, jedoch weiterhin eine Herausforderung.

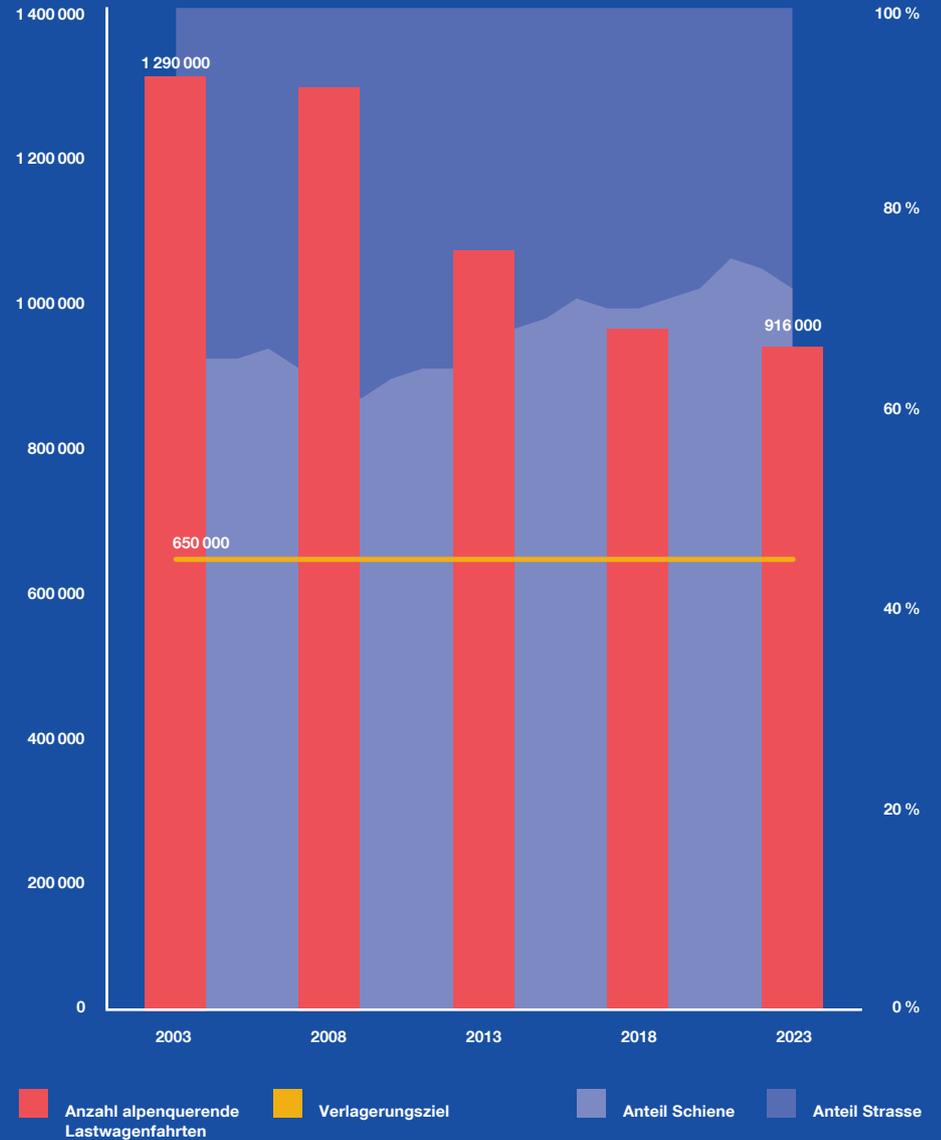
Für den alpenquerenden Güterverkehr besteht seit 30 Jahren das in der Bundesverfassung verankerte Verlagerungsziel: per 2018 jährlich höchstens 650 000 Fahrten auf den Transitstrassen im Alpengebiet. Dieses Ziel konnte bis heute nicht erreicht, der Schienenanteil jedoch kontinuierlich gesteigert werden, 2023 lag er bei 72,0 Prozent.

Schwieriger gestaltet sich die Ausgangslage im Binnen-, Import- und Exportgüterverkehr, dem sogenannten Güterverkehr in der Fläche. Der Anteil der Schiene im Vergleich zur Strasse betrug 2022 im Binnenverkehr 17 Prozent, während der Importverkehr 24 Prozent und der Exportverkehr 22 Prozent verzeichnete.

Der VöV setzt sich für den Schienengüterverkehr in der Fläche ein, damit er seine Vorteile auch zukünftig ausspielen und seinen Marktanteil steigern kann. Erforderlich ist eine finanzielle Förderung für Automatisierungen und Digitalisierung. Namentlich wird die Einführung der digitalen automatischen Kupplung den Schienengüterverkehr effizienter, einfacher und schneller machen. Daneben sollen Anreize für zusätzliche Bahngütertransporte geschaffen und eine befristete finanzielle Unterstützung für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) eingeführt werden, da die Leistung ohne staatliche Förderung heute nicht wirtschaftlich erbracht werden kann. Eine Einstellung des Angebots im EWLV 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.

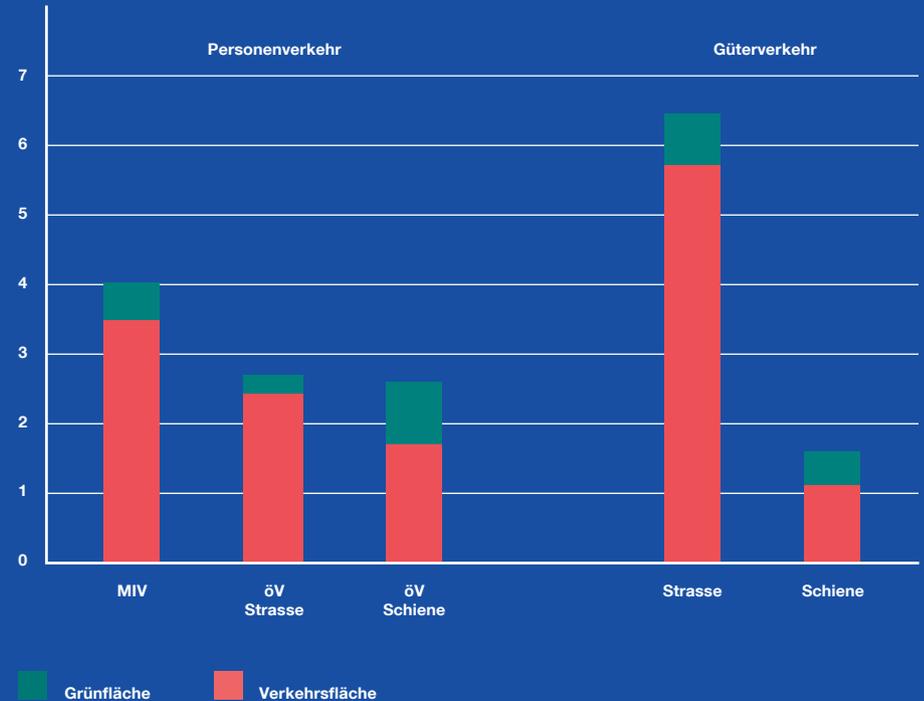
Die Aufteilung dieser Flächennutzung auf die Verkehrsträger Schiene und Strasse und innerhalb der Strasse getrennt nach individuellem und öffentlichem Personenverkehr zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr rund anderthalbmal mehr Fläche als der öV auf der Strasse und das anderthalbfache bis Doppelte 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 weiterwachsen, 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 und 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



# Impressum

## Herausgeber

Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Dählhölzliweg 12, 3005 Bern  
info@voev.ch, www.voev.ch

## Redaktion / Inhaltskonzept

VöV: Orfeo Beldi, Manuela Häusermann, Bernhard Adamek, Ueli Stüchelberger

## Layout / Grafik

VöV: Marion Aland und Philipp Lädach in Zusammenarbeit mit heyday.ch

## Übersetzung

Bruno Galliker, Valentin Abbet

## Druck

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

## Auflage

D: 1500 Expl., F: 300 Expl.

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

© VöV, 2024



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



Dählhölzliweg 12  
CH-3005 Bern  
[www.voev.ch](http://www.voev.ch)  
[info@voev.ch](mailto:info@voev.ch)