

Graz - Internationales Verkehrssymposium 8.-9. Oktober 2009
Mobilität im Wandel – Perspektiven und Chancen für Wege in die Zukunft
Verkehrsplanung „Was muss Öffentlicher Verkehr leisten?“
„Wie sieht die Zukunft des ÖV aus?“

ÖV-Mobilität in der Schweiz: eine glänzende Zukunft dank reicher Vergangenheit



Giuliano Montanaro, Geschäftsleiter, Leiter Abteilung Planung und Betrieb

SMA und Partner AG

Unternehmens-, Verkehrs- und Betriebsplaner

Gubelstrasse 28, CH-8050 Zürich

Telefon +41-44-317 50 60

Telefax +41-44-317 50 77

info@sma-partner.ch, www.sma-partner.ch

sma+

-
- Zeigen der Randbedingungen und der Gründe (historische, politische, soziologische, ökologische, technische, ...) für die Orientierung der Mobilität der Schweizer in Richtung des ÖV.
 - Verstehen, ob der ÖV (heute und in Zukunft) eine wirkliche attraktive Alternative gegenüber dem Automobil für die verschiedenen Facetten der persönlichen Mobilität bieten kann.
 - Identifizieren der Erfolgsrezepte, die eine erfolgreiche Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln in anderen Zusammenhängen und Gegebenheiten sicherstellen könnten.

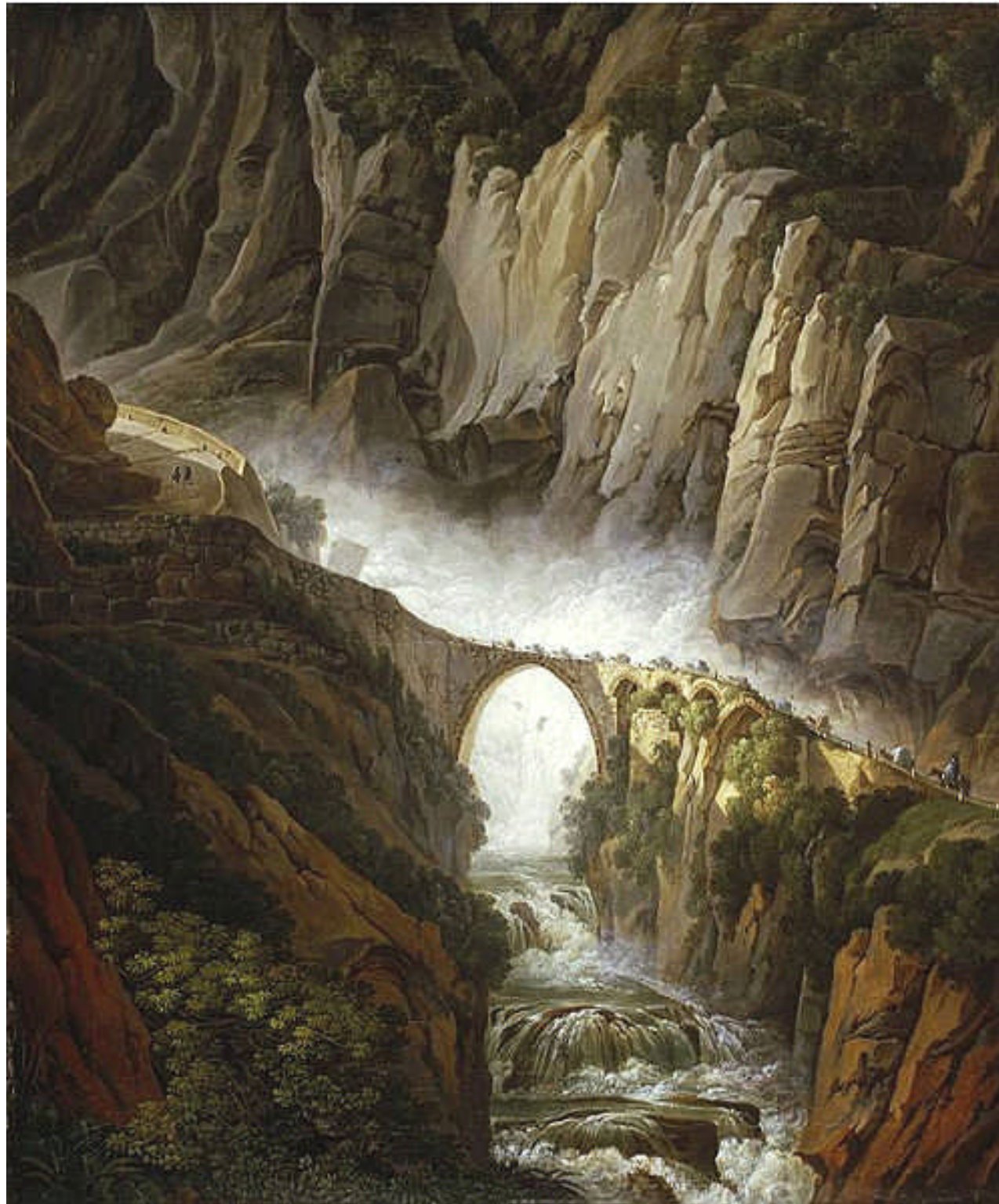
„ Was muss Öffentlicher Verkehr leisten? “ **„ Wie sieht die Zukunft des ÖV aus? “**

Wie viele westeuropäische Länder war auch die Schweiz nach Ende des Zweiten Weltkrieges durch eine stetig wachsende Verbreitung des Automobils gekennzeichnet.

Durch diese Verschiebung zum Individualverkehr büßte der öffentliche Verkehr, speziell die Schweizerischen Bundesbahnen, in den 1960er Jahren von Jahr zu Jahr Marktanteile ein.

Aber heute sind die Schweizer Europa- und Weltmeister nicht nur im Bahnfahren, sondern auch in der Nutzung des gesamten öV-Systems !

Warum ?



Bereits seit dem Mittelalter hat die Schweiz eine wichtige Rolle bei der Mobilität von Personen und Gütern in Europa gespielt.

Die Teufelsbrücke am Gotthard
Aquarell von Peter Birmann, 1824

Die verlorene Schlacht der alten Schienen-Infrastruktur gegen die neue Autobahnen



Streckenführung Biaschina-Schluchten am Gotthard



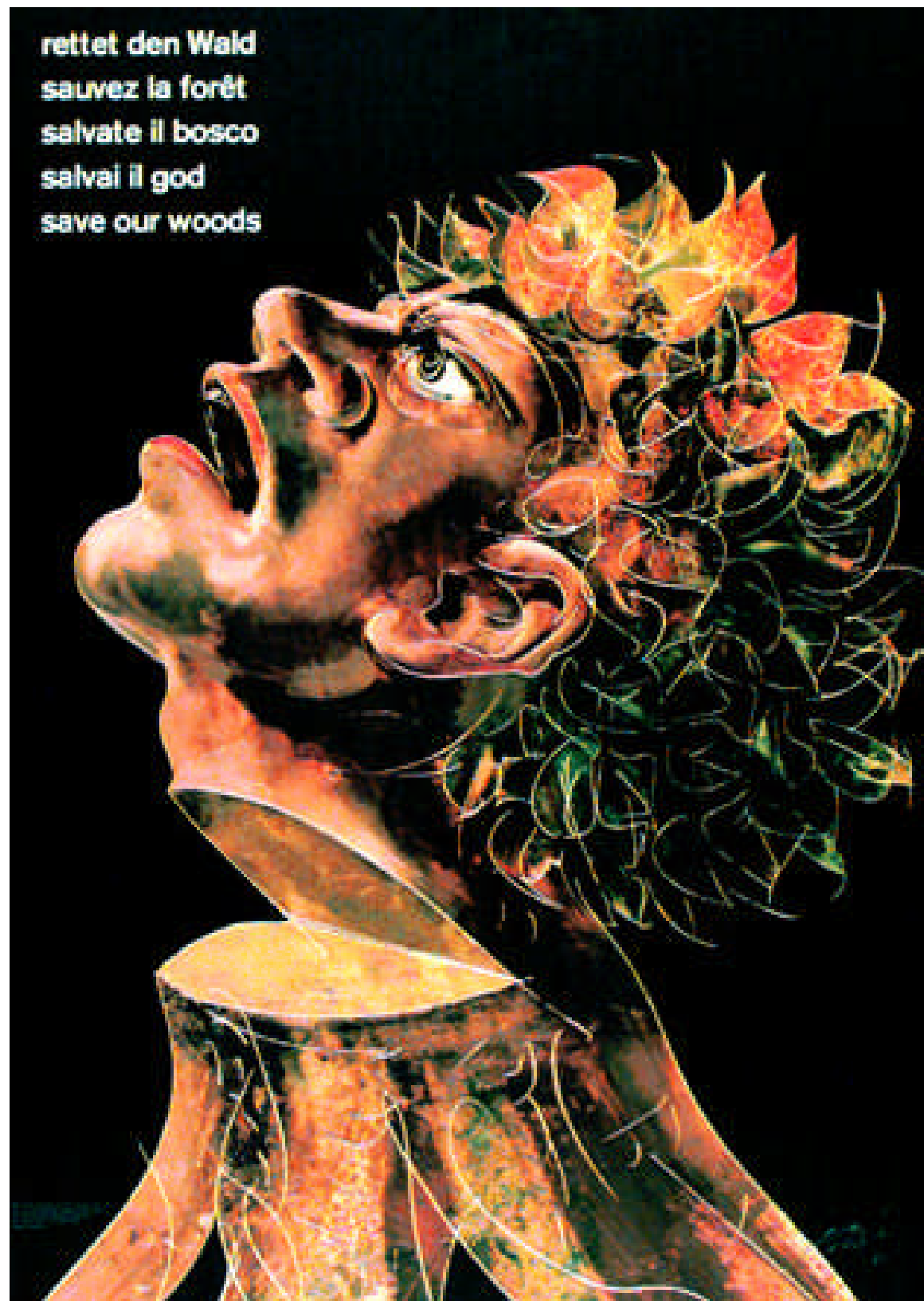
Neuer Autobahn-Viadukt

Die neuen Autobahnen ließen Nachfrage und MIV bzw. Güterverkehr explodieren



Saurer Regen lässt das ökologische Bewusstsein der Schweizer erwachen, ...





1983 malt Hans Erni ein aufrüttelndes Bild, um auf die Gefahren der wachsenden Automobilität hinzuweisen.

Dieses Bild hat zahlreiche Bürger angesprochen und zur landesweiten Trendwende beigetragen.

1982 beginnt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Gegenstrategie zum MIV

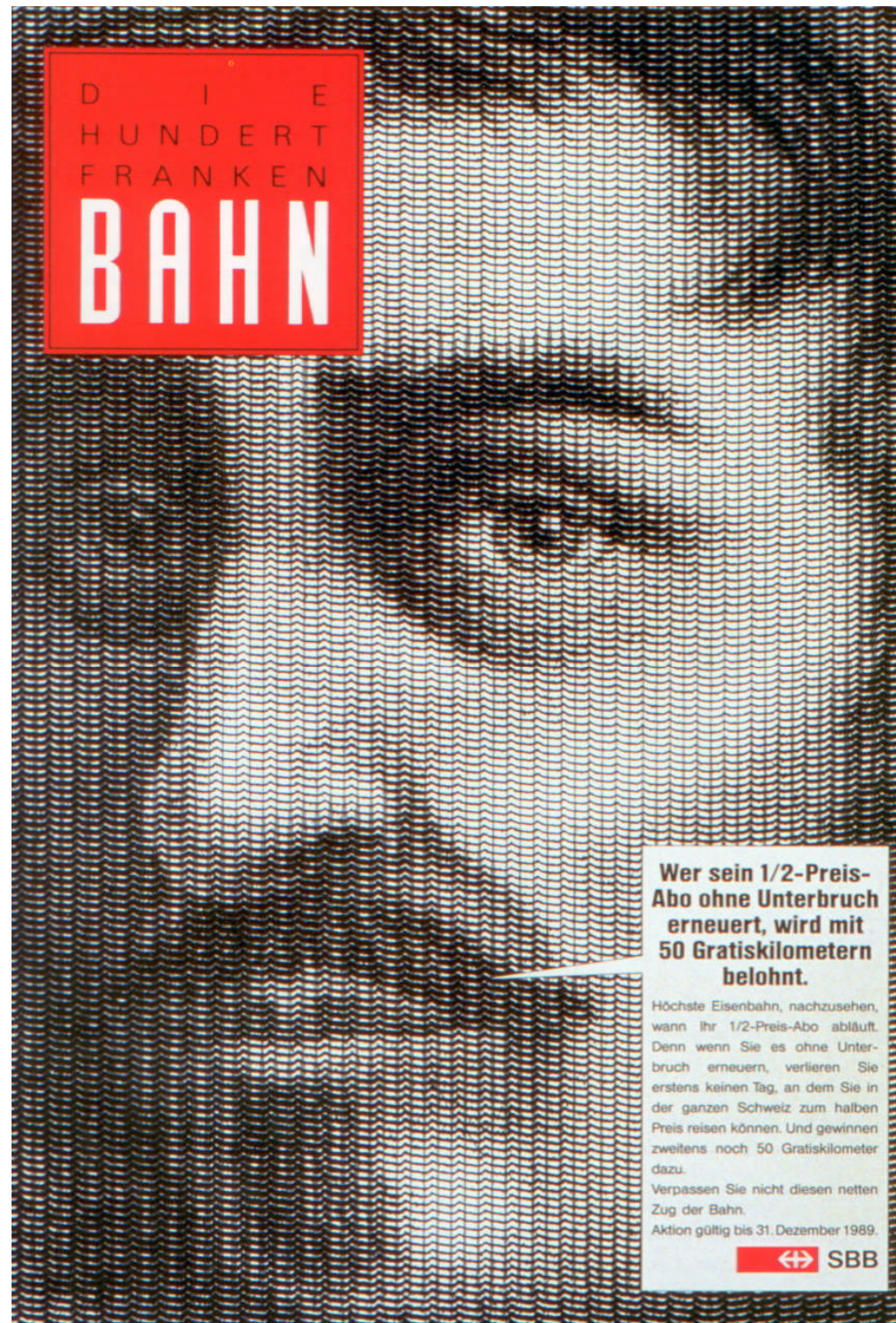


Die SBB führt die erste Form des Taktfahrplans ein:

- Auf Hauptstrecken
- Ohne Infrastrukturausbau
- Nur marginale Leistungsausweitungen
- Keine Knoten Koordination

Das Eisenbahnsystem war damit Vorreiter für die komplette Vertaktung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz

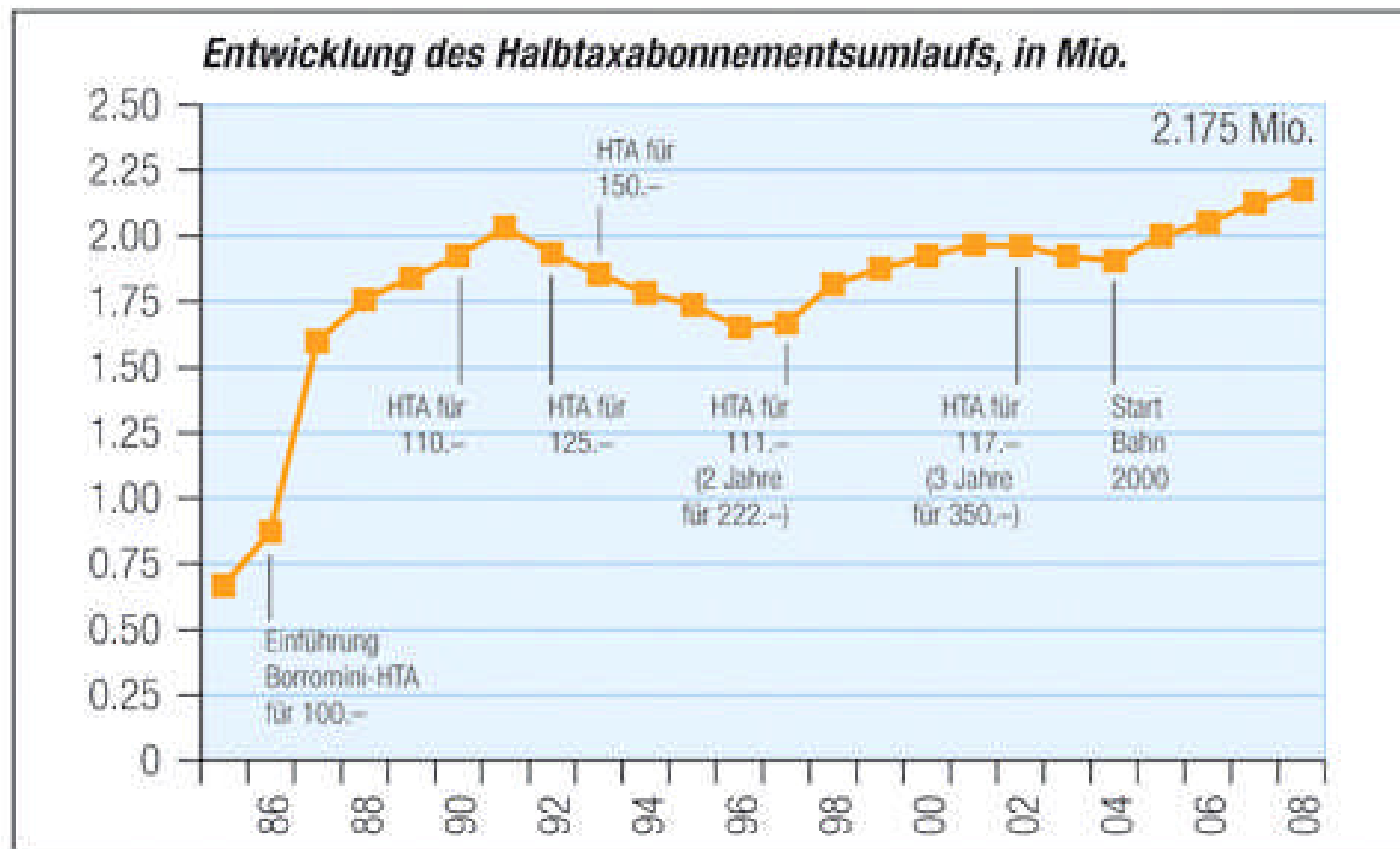
1987: Der Barockbaumeister Borromini gilt als Symbol der Wiederbelebung des Schienenverkehrs in der Schweiz



Kirche St Ivo in Rom

Entwicklung des Erfolgs der Halbtaxabonnemente in der Schweiz

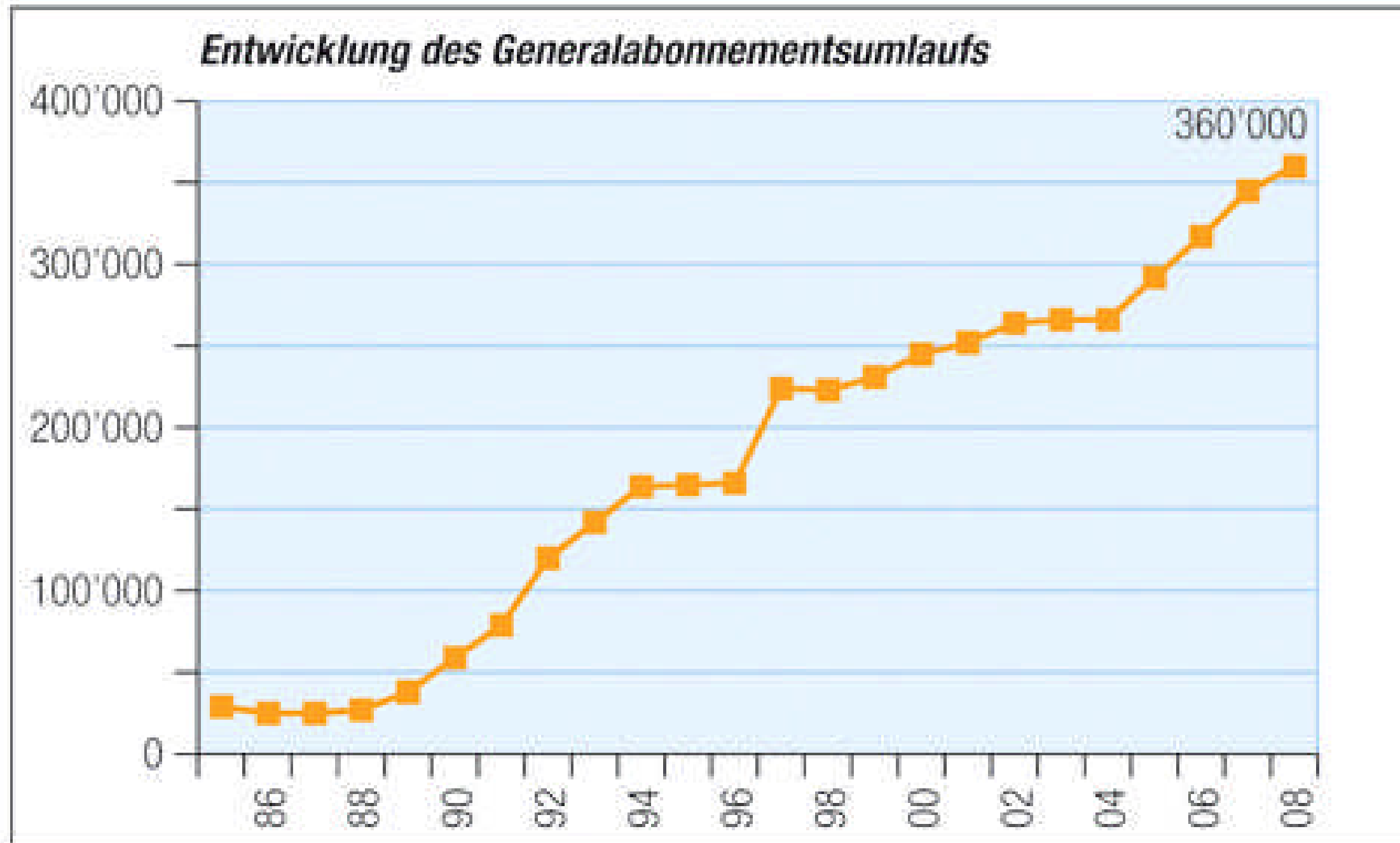
Zahl Halbtaxabonnemente seit 1985



Quelle: SBB, VöV

Entwicklung des Erfolgs der Generalabonnemente in der Schweiz

Zahl Generalabonnemente seit 1985



Quelle: SBB, VöV

DIE ZEIT

*„Mit drastisch reduzierten Fahrpreisen haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) geschafft, was bundesdeutsche Bahn-Manager nur erträumen können: **Die Fahrgastzahlen steigen wieder, und zwar kräftig.**“*

Viele Autofahrer lassen ihren Wagen stehen und ahren statt dessen mit der Eisenbahn.

Das Schweizer Finanzministerium wird das Halbtax- Abo noch populärer machen: Auf Beschluss des Bundesrates darf Finanzminister Otto Stich das Abo an alle etwa hunderttausend Schweizer Beamten kostenlos ausgeben.“

1987: Die Geburt eines nationalen Konzepts für eine neue Mobilität in der Schweiz



Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs wird politisch abgestützt:

- Die Schweizer akzeptieren einen Kredit von mehr als 5 Mrd. Franken zu Gunsten des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs
- Nahezu alle Volksabstimmungen gehen zugunsten des ÖV aus
- Aufgrund der schweizerischen direkten Demokratie (Initiativen und Referendum) und ein nationaler Konsens ist der Ausbau des ÖV unumkehrbar

Investitionen und ihre Finanzierungen werden vom Volk bestimmt

Datum	Vorlage	Ja%
25.9.77	Albatrosinitiative	39.0
26.2.78	Demokratie Strassenbau	38.7
28.5.78	12 autofreie Sonntage	36.3
30.1.80	Gurtenobligatorium	51.6
27.2.83	Treibstoffzölle	52.7
26.2.84	Schwerverkehrsabgabe	58.7
26.2.84	Autobahnvignette	53.0
7.12.86	Schwerverkehrsinitiative	33.9
6.12.87	Konzept BAHN 2000	57.0
12.6.88	KVP	45.5
26.11.89	Tempo 130/100	38.0
1.4.90	Stopp dem Beton	28.5
1.4.90	N1 Murten-Yverdon	32.7
1.4.90	Knonauer Amt	31.4
1.4.90	Aarelandschaft	34.0
23.9.90	Strassenverkehrsgesetz	52.8

3.3.91	Förderung öV	37.2
27.9.92	Alpentransit-Beschluss	63.6
7.3.93	Treibstoffzollerhöhung	54.5
20.2.94	Nationalstrassenabgabe	68.5
20.2.94	Schwerverkehrsabgabe	72.2
20.2.94	Einführung LSVA	67.1
20.2.94	Alpeninitiative	51.9
20.2.94	Luftfahrtgesetz	61.1
10.3.96	Bahnhofparkplätze	54.0
27.9.98	Gesetz LSVA	57.2
29.11.98	FinöV	63.5
12.3.00	Verkehrshalbierung	21.3
21.5.00	Bilaterale I	67.2
4.3.01	Strassen für alle	20.3
2.12.01	Energie statt Arbeit	22.9
18.5.03	Sonntags-Initiative	37.6
8.2.04	Avanti	37.2
28.11.04	NFA	64.4

In dieser Mobilitätskultur lehnen die Schweizer nicht nachhaltige Investitionen für den Autoverkehr ab



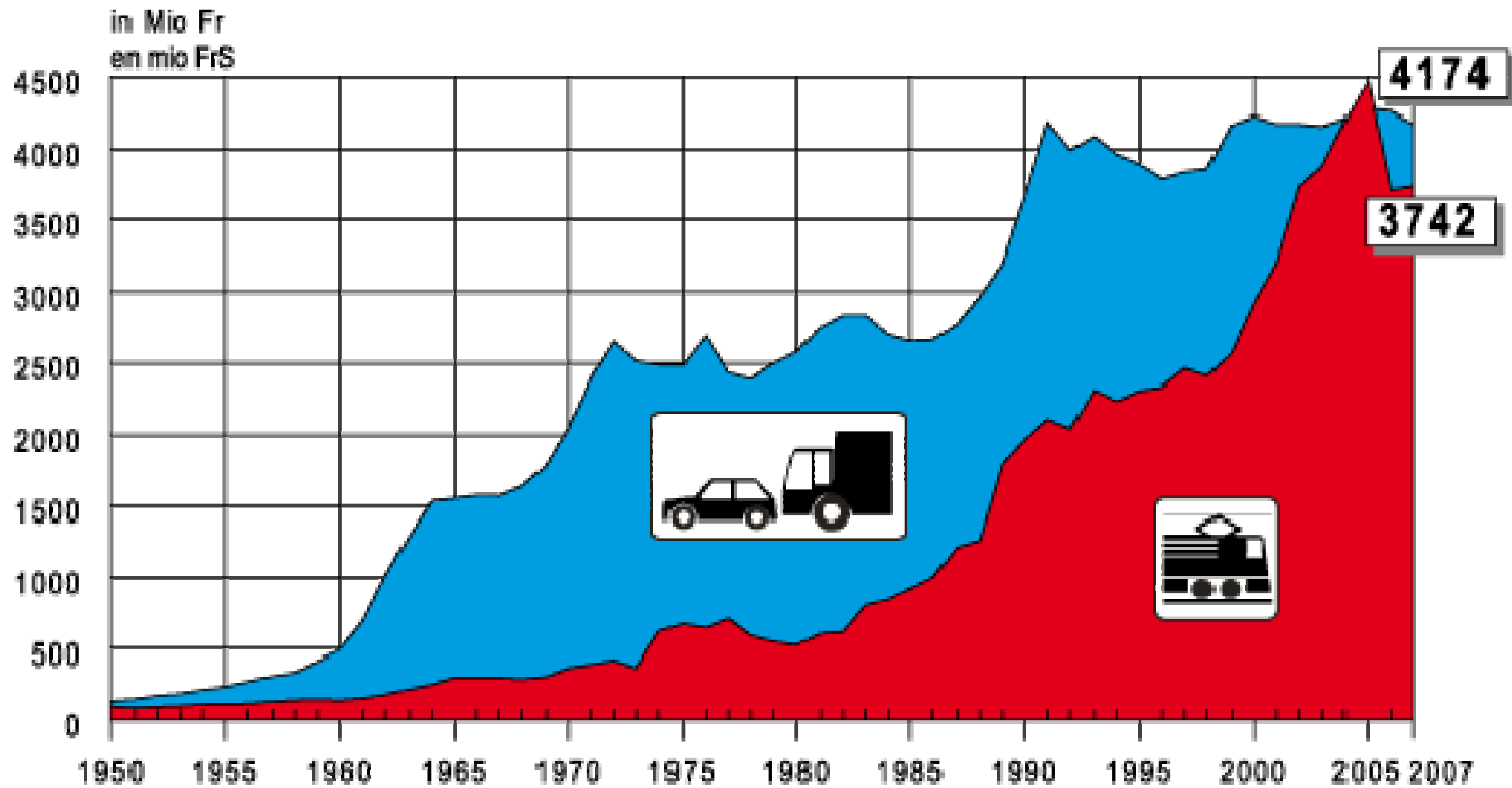
8. Februar: **Nein**
zum 30-Milliarden-
Avanti-Bschiss!

Die Avanti-Initiative 2004 fordert:

- Verdoppelung der Gotthard-Autobahn-Tunnel,
- Umstellung auf drei Fahrspuren der Autobahn Zürich - Bern
- Umstellung auf drei Fahrspuren der Autobahn Genf - Lausanne.

Die Initiative wird mit mehr als 60% der Stimmen abgelehnt.

Resultat: ein neues Gleichgewicht bei den Investitionen für Strasse und Schiene

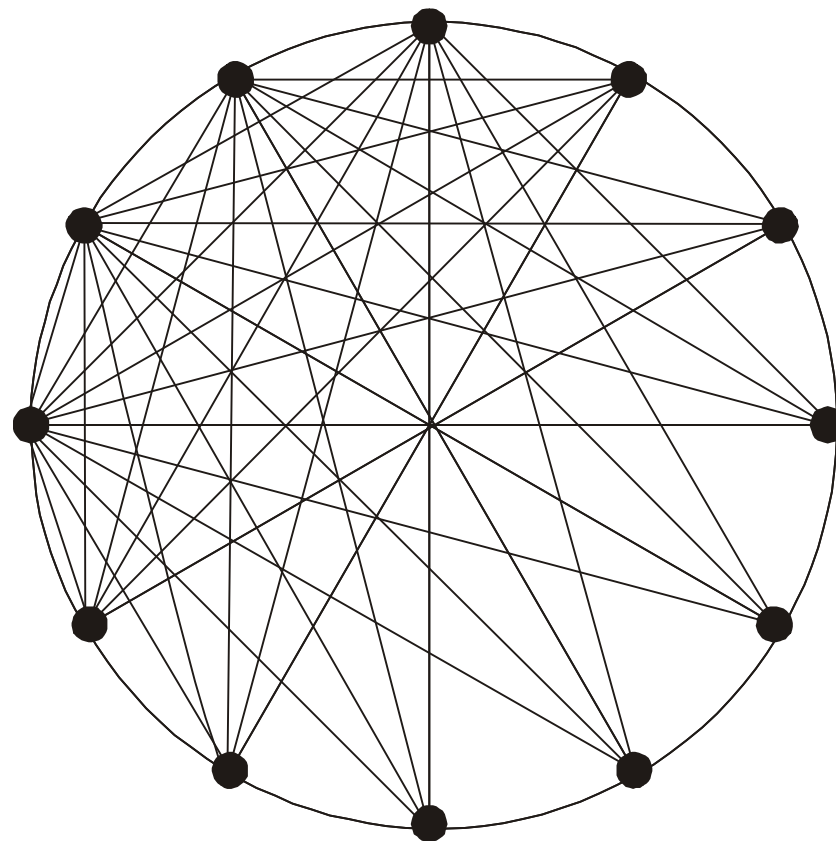


Wie kann der ÖV wettbewerbsfähig gegen das Auto sein?

Nachfrage :

Mehrere gewünschte
Quelle-Ziel-Relationen

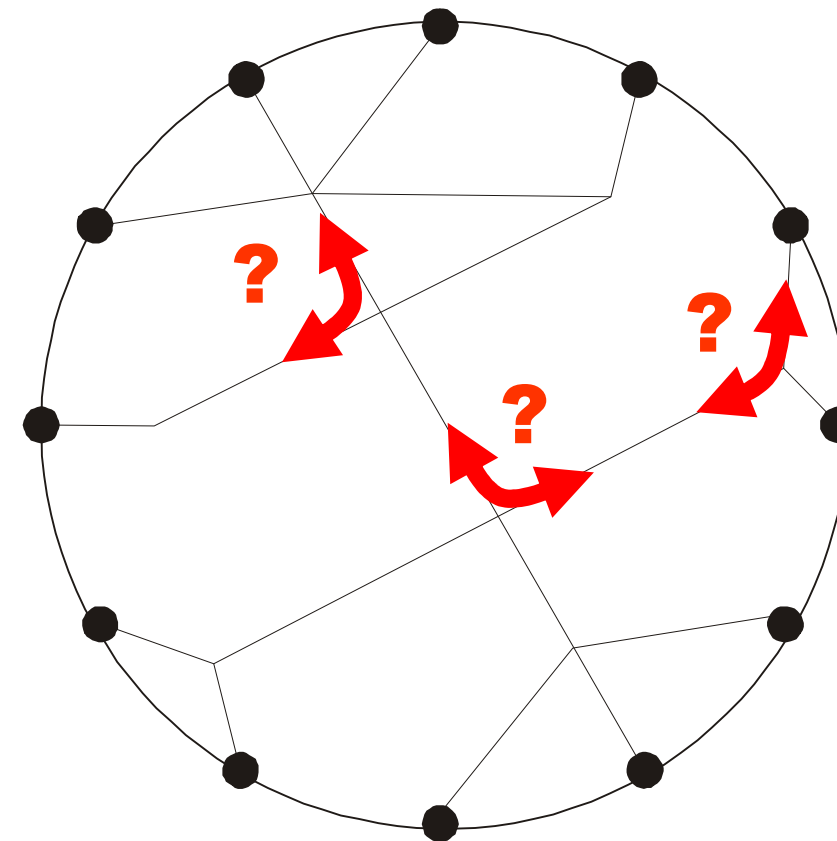
„Immer“ verfügbar



Angebot ÖV :

Eingeschränkte Routen

Fahrplanabhängig

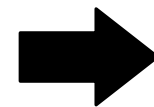


Die „gefühlten“ Nachteile des ÖV müssen durch organisatorische Massnahmen beseitigt werden!

Ziele und Massnahmen zur Verbesserung der Öffentlichen Mobilität

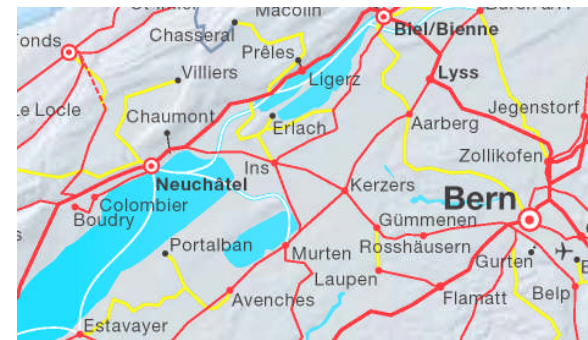
Ziele

- Hohe zeitliche und räumliche Verfügbarkeit
- Zeitliche und tarifarische Flexibilität
- Benutzerfreundlichkeit



Massnahmen

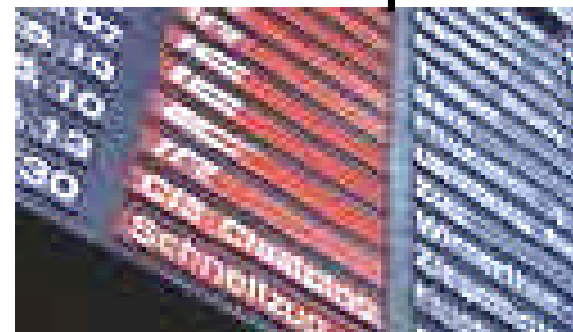
Ein Netz



Ein Tarif

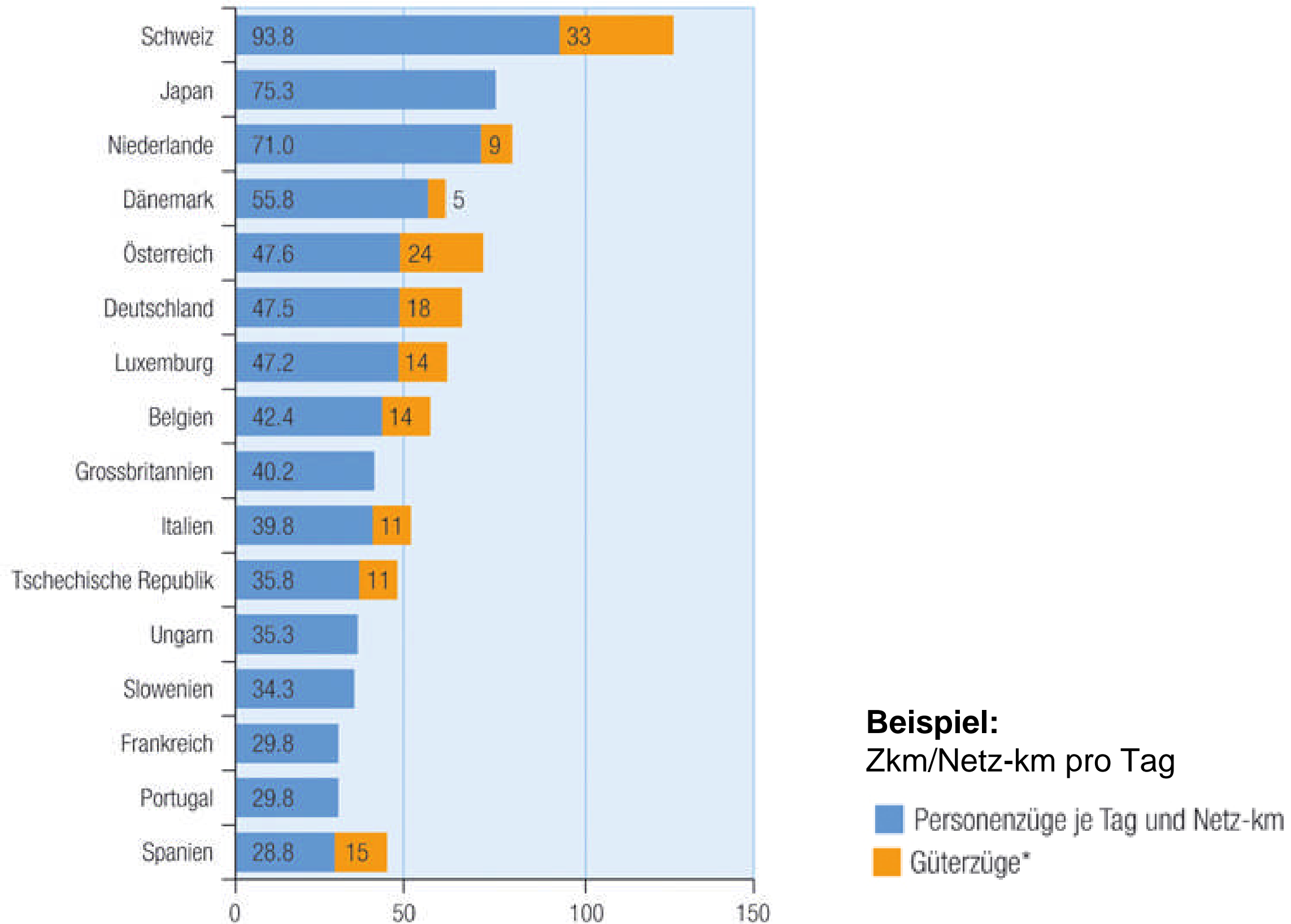


Ein Fahrplan



Für eine landesweite öV-Mobilität

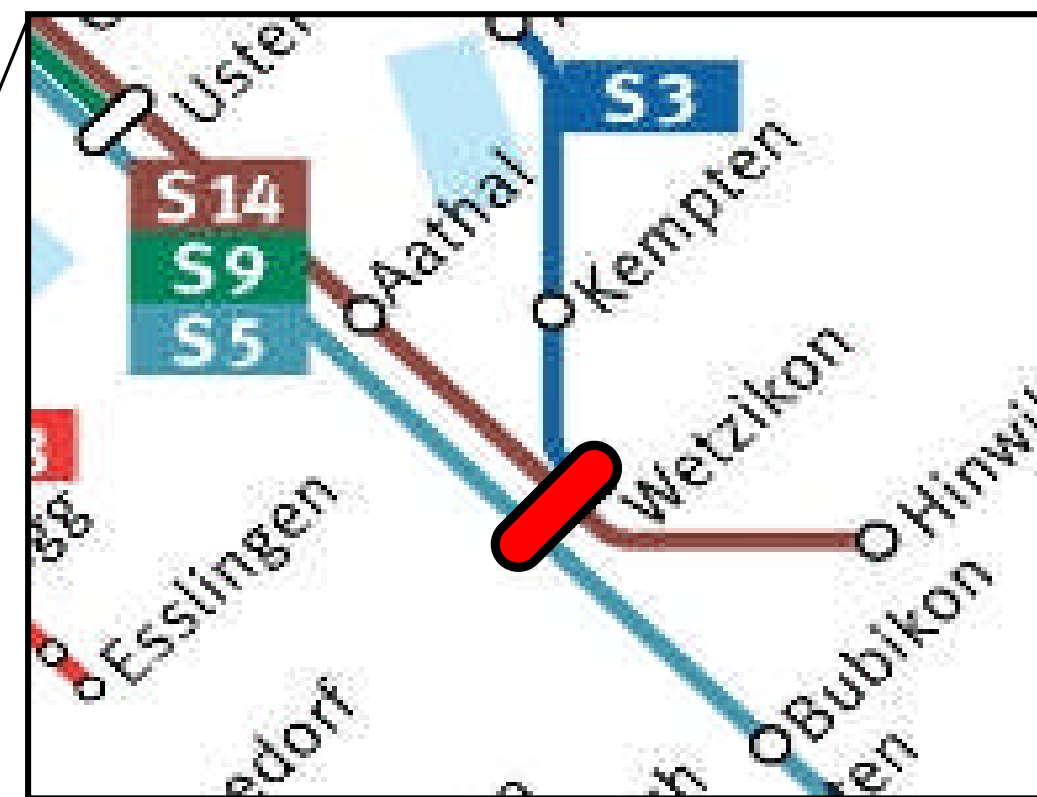
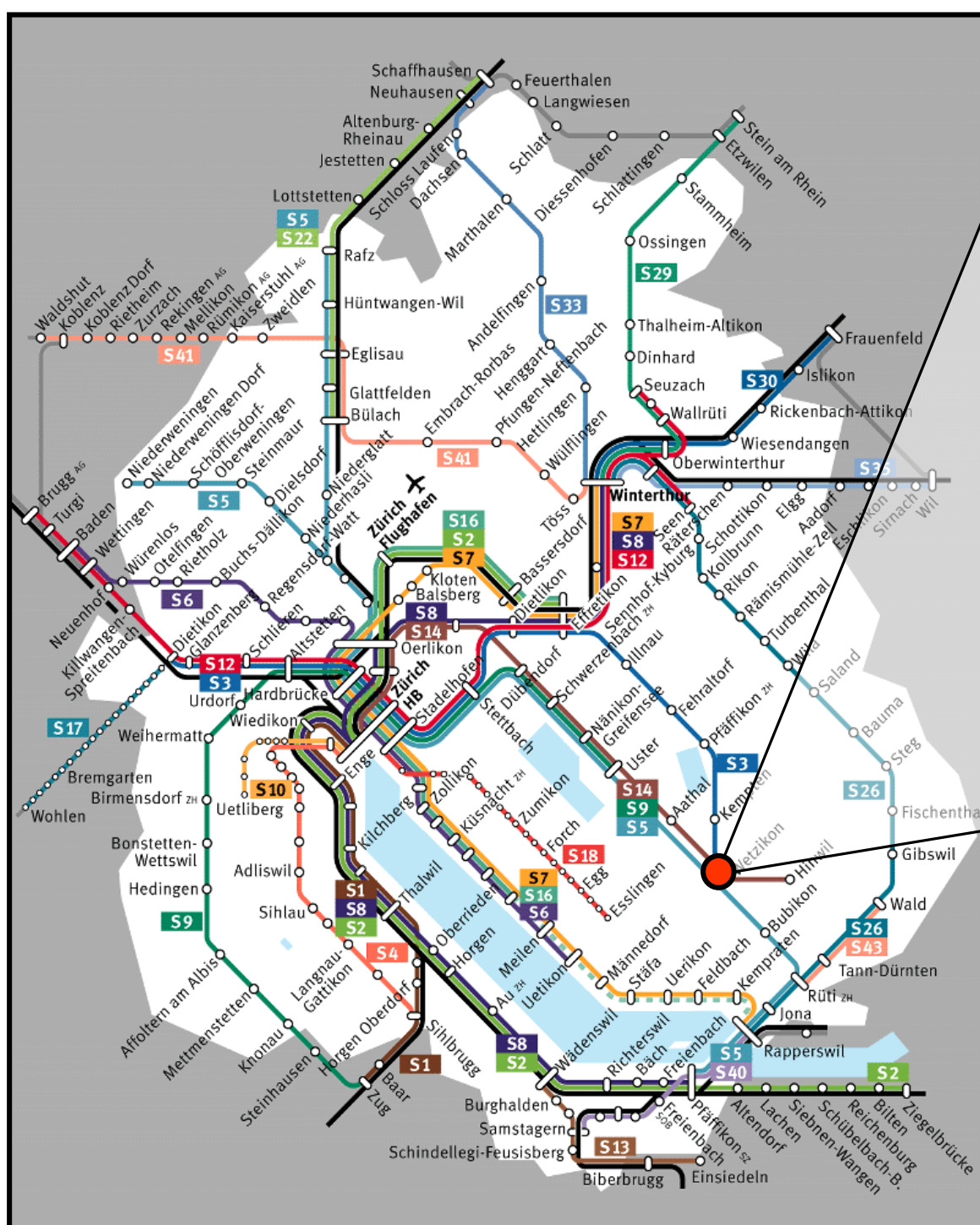
Grundpfeiler der landesweiten Öffentlichen Mobilität ist ein besonders dichtes Angebot



<i>[pro Jahr in 2008]</i>	Bahnfahrten je Einwohner	Zug*km je Einwohner
Schweiz	50	2'422
Japan	71	2'010
Osterreich	26	1'253
France	18	1'377

Grundpfeiler der landesweiten Öffentlichen Mobilität ist ein besonders dichtes Angebot

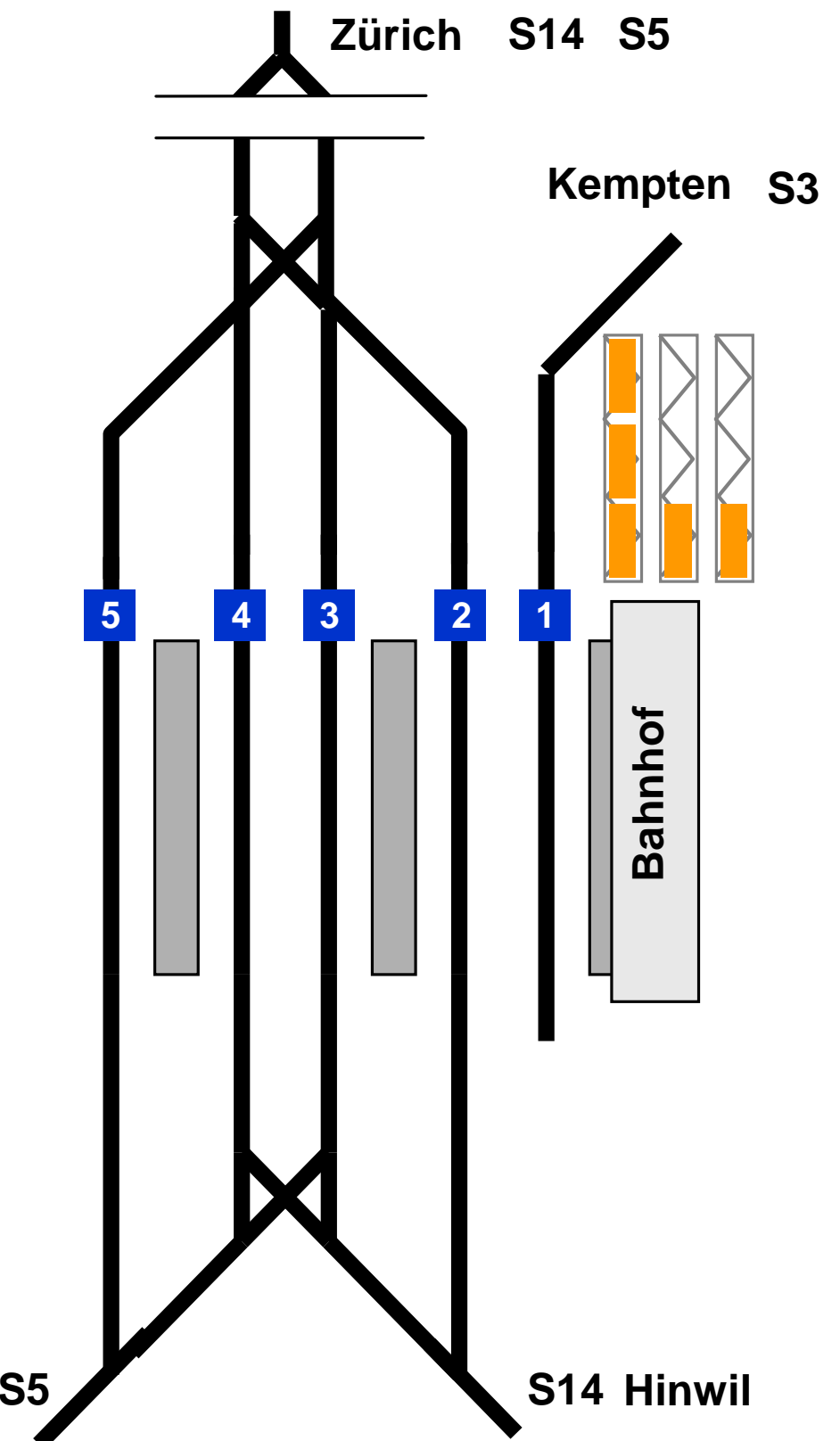
Ein konkretes Beispiel im Raum Zürich

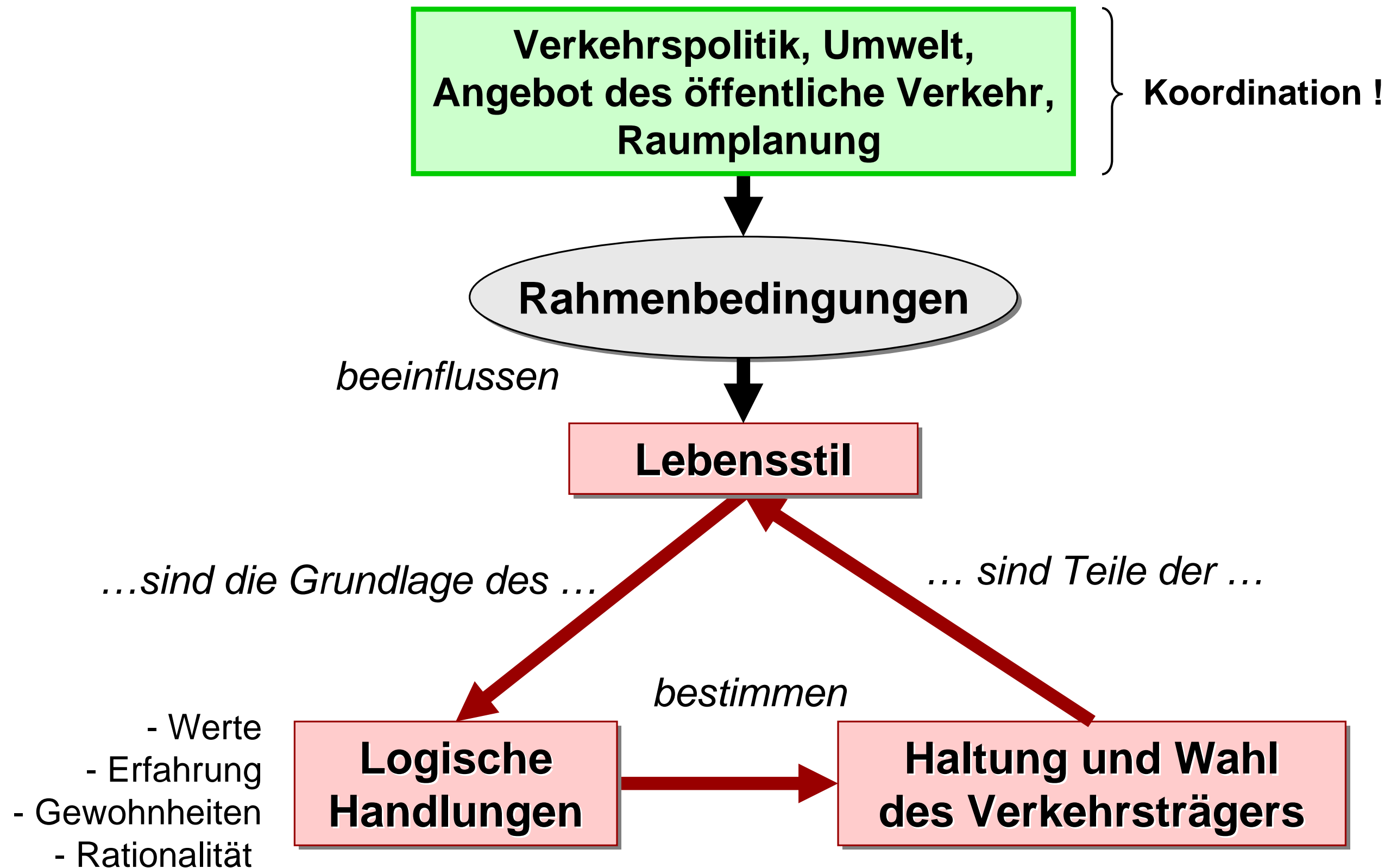


Wetzikon ist regionales Zentrum in der Agglomeration Zürich:

- Einwohner: ca. 20.000
- Vernetzung mit regionalem Bus

Grundpfeiler der landesweiten Öffentlichen Mobilität ist ein besonders dichtes Angebot





Der öffentliche Verkehr kann für alle Nutzer attraktiv sein



ICH BIN AUCH EIN PARTYBUSINESSBADER. EIN ABO FÜR ALLES.  **ZVV**
Richtig verkehrt.

Der öffentliche Verkehr kann für alle Nutzer attraktiv sein



ICH BIN AUCH EIN BASKETOPERADOKTOR.

EIN ABO FÜR ALLES.



ZVV
Richtig verkehrt.

Credo des ÖV wird überall vorgelebt: das Angebot des ÖV ist Teil der Lebens- und Tagesplanung



Bundesrat Moritz Leuenberger
(Verkehrsminister der Schweiz)
pendelt jeden Tag
zwischen Zürich und Bern

Auch der Lebensstil „gewöhnt“ sich!



Fazit: Anforderungen für die öffentliche Mobilität von morgen

- Die Mobilität von Morgen muss heute geplant werden
- Dazu ist es wichtig, alle Beteiligten frühzeitig und gleichberechtigt zu beteiligen
- In der Schweiz wird derzeit das Angebot und Fahrplansystem 2030 erarbeitet und landesweit mit Bund, Kantonen, Gemeinden und dem Volk und nahezu allen Verkehrsunternehmen diskutiert
- ➔ **Das Ziel ist nicht primär der Bau neuer Infrastrukturen, sondern ein globales Mobilitätskonzept, das die Bedürfnisse der ganzen Bevölkerung erfüllen kann.**

