öffentlicher Verkehr

VöV: Klimaziele nur mit Steigerung des öV-Anteils erreichbar

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) sieht die Klimadiskussion als Chance. Er sieht sich als Teil der Lösung und spricht sich für eine CO2-Abgabe auf Treibstoffen und auf Flugtickets aus.

Bild: makasanaphoto/123RF

In einem am Montag veröffentlichten Positionspapier hat der VöV die grössten Herausforderungen der Branche skizziert und dargelegt, welche Erwartungen er an die Regulation hat. Klar sei dabei, dass die Klimaziele und jene der Energiestrategie ohne eine Steigerung des öV-Anteils nicht erreichbar seien.

Der öffentliche Verkehr (öV) habe in der Schweiz zwischen 2000 und 2009 ein ungebrochenes, starkes Nachfragewachstum erlebt. Obwohl seither das Wachstum am Gesamtverkehr stagniere, hätten praktisch alle Verkehrsmittel gegenüber dem Jahr 2000 eine wesentlich höhere Verkehrsleistung aufgewiesen. Insbesondere im Eisenbahnverkehr sei eine enorme Zunahme der Personenkilometer zu verzeichnen: Seit 2000 hätten sie sich beinahe verdoppelt.

Je nach Strecke konkurrenziere die Eisenbahn beispielsweise mit Fernbussen, Flugzeugen oder dem motorisierten Individualverkehr.

Namentlich der Flugverkehr stelle wegen der äusserst günstigen und nicht mit Abgaben belasteten Flugpreise für den internationalen Schienenfernverkehr eine grosse Konkurrenz dar.

Bund soll umweltfreundliche Busse fördern

Obwohl der Strassen-öV nicht Hauptemittent von CO2 sei, verursachten auch Dieselbusse relativ viel CO2-Emissionen. Viele Städte planten deshalb im Einklang mit der Energiestrategie des Bundes die mittelfristige Ablösung der Dieselbusse.

Der Bund sollte befristet im Sinne einer Anschubfinanzierung einen Teil der Mehrkosten übernehmen, die durch die Ablösung von Dieselbussen auf umweltfreundliche Busse entstehen.

Im Nahverkehr bestehe durch ein breitgefächertes Angebot an neuen Mobilitätsformen wie unter anderem E-Bikes und durch die Förderung des Langsamverkehrs ebenfalls eine gewisse Konkurrenzierung beziehungsweise eine Ergänzung des Angebots.

Der beste öffentliche Verkehr nütze nichts, wenn er für die Kundinnen und Kunden oder die Besteller nicht bezahlt sei, heisst es weiter. Er müsse sich deshalb nach den finanziellen Möglichkeiten der in der Schweiz wohnenden Bevölkerung ausrichten und die finanziellen Möglichkeiten des Bundes und der Kantone im Auge behalten.

Der öV solle bezahlbar bleiben, das heisst die Preise sollen im Durchschnitt stabil sein. Weiter werde zum Beispiel mit Sparbilletten und dem Ausflugsabo bewusst versucht, neue Kundinnen und Kunden auf den öV zu bringen. Um den öV im Freizeitbereich preislich attraktiver zu machen, würden diese Anstrengungen intensiviert.

Finanzielle Spielräume im Regionalverkehr

Insbesondere im Bereich des regionalen Personenverkehrs seien die finanziellen Mittel für die Entwicklung und Implementierung von Innovationen beschränkt.

Für viele Transportunternehmen seien deshalb Innovationen kaum möglich. Die Besteller sollten deshalb den Transportunternehmen finanzielle Spielräume gewähren, damit diese Innovationen vorantreiben könnten. Sie könnten den Unternehmen noch mehr Anreize zur Nutzung von Effizienz- und Synergiepotentialen setzen.

Multimodale Mobilitätsdienstleistungen würden in Zukunft an Bedeutung zunehmen. Die Grundidee laute «Eine Reise – eine Buchung»: Die Digitalisierung ermögliche es den Reisenden, unterschiedliche Verkehrsmittel wie den öV, Velo- und Fussverkehr, Auto, Taxi oder Sharing-Angebote einfacher und gezielter als bisher zu kombinieren.

Die öV-Branche sehe diese Entwicklung als Chance und werde auch ihre diesbezügliche Kundenplattform schrittweise für Dritte öffnen.

Ausbauten und mehr Effizienz
Hingewiesen hat der VöV auch auf den Ausbau der Bahninfrastruktur: Für immer mehr Reisende brauche es neue Ausbauten, zugleich aber auch neue Lösungen für ein effizienteres Bahnsystem. Neben dem Ausbauschritt 2035 mit Investitionen von 12,9 Milliarden Franken gehe es darum, mit neuen Technologien mehr aus dem Netz herauszuholen.

Mit dem Branchen-Innovationsprogramm «smartrail 4.0» wollen die Transportunternehmen die Kapazität im Schienennetz um bis zu 30 Prozent steigern und die Kosten im Vergleich zur traditionellen Technologie um 450 Millionen Franken pro Jahr senken. (sda)

Publiziert am Montag, 02. September 2019