



Die Re 450 trägt den Slogan „Damit du da bist, wo der Bus ist“... Das schweizerische SPNV-Netz ist im Halb- und Viertelstunden-Taktfahrplan eng vernetzt. Hauptakteure sind dabei verschiedene S-Bahnen, Regionalbahnen und Busbetriebe. RegioExpress- und Intercity-Verbindungen im Stunden- und Halbstundentakt verbinden die Hauptverkehrszentren sowie die SPNV-Hubs schweizweit.

Schweiz

Vielfältiger SPNV auf hohem Niveau

Die föderalistische Gesellschaftsform der Schweiz spiegelt sich in einer vielfältigen SPNV-Struktur wider, die sich über die Jahrzehnte zu einem hohen Qualitäts- und Servicestandard entwickelte. Der 1982 eingeführte, flächendeckende integrale Taktfahrplan und die verschiedenen überregionalen Tarifverbände prägen das heutige Bahnsystem der Schweiz.

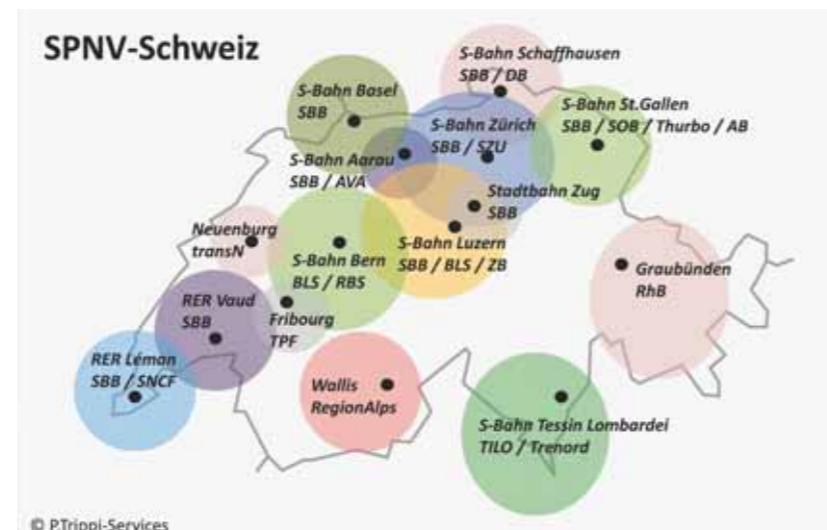
Der schienengebundene Personen-Nahverkehr (SPNV) wird in der Schweiz durch verschiedene Unternehmen betrieben, die sich in ihrer Eigentümerstruktur und der Betriebsform unterscheiden:

- operative S-Bahneinheiten der SBB.
- SBB GmbH als Tochterunternehmen für den grenznahen SPNV.
- eigenständige regionale EVU mit SBB-Beteiligung wie RegionAlps (Wallis), TILO (Tessin), Thurbo (Ostschweiz).
- EVU mit kantonalen Aktienpaketen wie BLS und SOB Südostbahn.
- lokale Bus- und Bahn-Transportunternehmen wie TPF in Fribourg und die transN in Neuchâtel.
- private (kantonale) Meterspurbahnen wie RhB, RBS-Regionalbahn Bern Solothurn, Appenzeller Bahnen, Aargau Verkehr und andere.
- SBB Zentralbahn als Meterspurbahn in der Innerschweiz.

Das größte zusammenhängende S-Bahnnetz und der größte Tarifverbund der Schweiz befinden sich im Großraum Zürich. Die S-Bahn Zürich ist am 27. Mai 1990 als flächendeckendes S-Bahn-System auf dem Gebiet des Kantons Zürich und den angrenzenden Regionen eröffnet worden. Im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV), der für die Leistungsbe-

stellung und Finanzierung zuständig ist, erfolgt die Planung und Umsetzung des Angebots durch die SBB, die SZU, die Forchbahn und die AVA (Aargau). Ende 2002 wurde vom ZVV das Nacht-S-Bahnen-Netz ins Angebot aufgenommen. Seit 1990 hat sich das Verkehrsaufkommen des ZVV (Bahn/Tram/Bus) verdreifacht, das des motorisierten Individualverkehrs um 20 Prozent erhöht. Die S-Bahn verzeichnet dabei in den letzten Jahren mit 2,8 Prozent pro Jahr das stärkste Wachstum. Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete, zusätzliche Nachfrage von 20 Prozent bis 2023 im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll auf die angestrebte räumliche Entwicklung abgestimmt und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.

In der Region Bern wurden 2004 alle regionalen Bahnangebote auf der Normal- und der Meterspur zu einem einheitlichen Auftritt S-Bahn Bern gebündelt. Sie verbinden das Zentrum von Bern mit der Agglomeration und dem Umland. Das Einzugsgebiet umfasst Teile der Kantone Freiburg, Neuchâtel, Solothurn und Waadt. Die Federführung obliegt der Bau-, Verkehrs- und



Verschiedene Betriebsformen und Tarifverbände prägen je nach Region das schweizerische SPNV-Netz. Einheitlich für alle Personen-Transportunternehmen ist das Taktfahrplan-System.

FOTOS & GRAFIK: P. TRIPPI-SERVICES

Energiedirektion (BVE) des Kantons Bern. Die Kantone des Einzugsgebietes sowie der Bund sind Mitbesteller des Angebots und stellen die Koordination mit den S-Bahnen Freiburg, Waadt und Neuchâtel sicher. Die S-Bahn wird von den beiden Unternehmen BLS AG und Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) wahrgenommen. Die S-Bahn Bern hat sich seit ihrer Gründung erfreulich entwickelt: Seit 2004 hat die Anzahl Fahrgäste jährlich um vier Prozent zugenommen. Mit entsprechenden Projekten soll ein erwarteter Zuwachs bis 2030 abgedeckt werden.

Internationale Ausdehnung

Die Tessiner S-Bahn TILO ist ein 50/50-Joint Venture der SBB und der lombardischen Trenord. Diese weitete ihr Streckennetz kontinuierlich aus und erreicht heute mit Durchmesserlinien aus dem Nordtessin Como, Luino, Milano-Centrale, den Flughafen Mailand-Malpensa und Varese.

In den nächsten Jahren stehen mit den grenzüberschreitenden Durchmesserlinien der Regio-S-Bahn Basel sowie RER Léman weitere große Angebotsschritte bevor:

- Mehr als 910.000 Menschen leben heute im Umkreis von 40 Kilometer der Stadt Genf, bis 2020 werden es 1,1 Millionen sein. Die S-Bahn Léman (französisch RER Léman) ist die S-Bahn am Genfersee. Die binationalen S-Bahn-Linien der Schweiz und Frankreichs um Genf mit der CEVA-Linie als Herzstück werden zukünftig als Léman Express bezeichnet. Die Bahnstrecke Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, kurz CEVA, bedingt Investitionen von über 1,5 Milliarden Franken (1,65 Milliarden Euro) und soll ab 2020 den Betrieb aufnehmen.
- Bis 2030 sollen Reisende der trinationalen S-Bahn Basel von allen sieben S-Bahn-Ästen die Basler Bahnhöfe sowie die Zentren im nahen Frankreich und Deutschland erreichen können. Das Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn Basel sieht einen Takt von mindestens 30 Minuten vor.

Leistungsbestellungen

Bund und Kantone bestellen die Leistungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV = Bahn und Bus) gemeinsam. Die Busleistungen werden im Wettbewerb ausgeschrieben, die Bahnverbindungen direkt vergeben. Aktuell werden bei 114 Transportunternehmen rund 1.425 Linien bestellt.

In fast allen Fällen sind die Linien des RPV unrentabel. Damit sie trotzdem angeboten werden können, leisten der Bund und die Kantone gemeinsame Abgeltungen an die Transportunternehmen (TU). Die jährlichen Abgeltungen an die TU für den RPV betragen rund 1,8 Milliarden Franken (2 Milliarden Euro). Davon werden 66 Prozent für Bahnangebote zugeteilt, 33 Prozent gehen an Busbetriebe und ein Prozent betreffen Angebote der Seilbahnen und der Schifffahrt. Der Bund übernimmt die Hälfte der ungedeckten Kosten im RPV, was mehr als 900 Millionen Franken (1 Milliarde Euro) im Jahr entspricht. Der Bundesanteil an den Abgeltungen wird unter den Kantonen aufgeteilt. Dabei werden das Verkehrsangebot der Kantone sowie die Höhe der Kantonsbeteiligung berücksichtigt. Bei den SBB stammen 37 Prozent der Mittel von der öffentlichen Hand (31 Prozent Bund, 6 Prozent Kantone) und betragen für den eigenen SPNV 2018 653 Millionen Franken (700 Millionen Euro).

SBB und SPNV-Wettbewerb

Im Positionspapier 2014 fasste die SBB ihre Haltung zum Thema Wettbewerb wie folgt zusammen: „Wir wollen das Schweizer Modell des SPNV partnerschaftlich mit den Bestellern weiterentwickeln und das gut funktionierende Bahnsystem nicht gefährden. Aufgrund des dichten und vernetzten Angebots, der hohen Netzauslastung, der Kleiräumigkeit der Schweiz, der föderalen Staatsstruktur und der Marktsituation mit zahlreichen Kantons-Transportunternehmen sind Direktvergaben ein bewährtes Mittel. Das Prinzip des bestellten SPNV-Verkehrs ist unbestritten. Die SBB unterstützt weiterhin die Verbundaufgabe, respektive die Co-Finanzierung des abgeltungsberechtigten Ver-



Dreizehn HVZ-Züge (Hauptverkehrszeit) mit sechs respektive zehn Doppelstockwagen im Re420-„Sandwich“ verstärken das SPNV-Netz im Berufs-Spitzenverkehr.

kehrs durch Bund und Kantone. Ein Wechsel hin zu einem obligatorischen Ausschreibungswettbewerb muss vermieden werden, da wir einen solchen Paradigma-Wechsel als kontraproduktiv, kundenunfreundlich und für den Schweizer SPNV als zu risikoreich betrachten, respektive die von uns geforderte Verbindlichkeit und Planungssicherheit damit nicht erreicht wird. Ein offener Ausschreibungswettbewerb gefährdet die Branchenzusammenarbeit und somit grundlegende Errungenschaften des schweizerischen ÖV, wie durchgängiges Ticketing, integrierte Angebotsplanung und Transportketten, gemeinsames Ereignis-Management und die heute gelebte Zusammenarbeit in der Produktion“.

Die SBB sieht bei den Systemvoraussetzungen (Tarifhoheit, integrierte Bahn, Taktsystem) für eine Ausschreibung eine grundlegende Anpassung zahlreicher Gesetze und Regelungen nötig, die das bewährte ÖV System gefährden würden. Heute geht die SBB nach wie vor davon aus, dass das System nur durch ihre integrierte Systemlandschaft gewährleistet werden kann. Die von der EU geforderte Auftrennung von Betrieb, Flotte, Unterhalt, Trasse und Infrastruktur ist aufgrund des bilateralen Abkommens auch für die Schweiz bindend, die betrieblichen und politischen Hürden hierzu sind jedoch kaum vergleichbar (Komplexität im Tarifsystem und der Fahrplanung, der Netzauslastung und des politischen Systems) mit anderen europäischen Staaten.

Peider Trippi