



# Der öffentliche Verkehr in der Schweiz

## Zahlen und Fakten

Die Schweiz verfügt über ein hoch entwickeltes öV-System. Die Bahn bildet dessen Rückgrat und ist bezogen auf die Personenkilometer das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel. Es gibt sowohl Fernverkehrszüge als auch regionale Zugsverbindungen. Tram und Bus spielen eine wichtige Rolle in den Agglomerationen, der Bus auch in ländlichen Regionen ohne Bahnerschliessung. Dazu kommen Verkehrsmittel mit vorwiegend touristischem Nutzen (Seilbahnen und Schiffahrt).



### Die Netze des öffentlichen Verkehrs (2020):

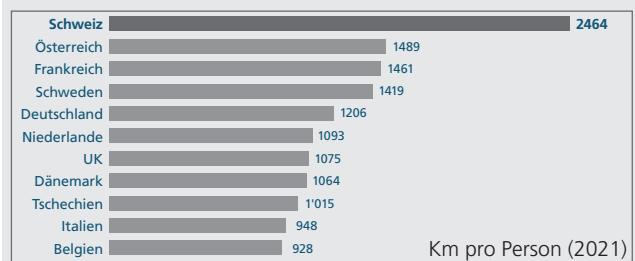
Schienennetz:	5317 km	
Zahnradbahnen:	126 km	
Tramlinien:	316 km	:
Seilbahnen:	1037 km	
Schiffahrtslinien:	514 km	■
Buslinien:	20869 km	-----

### Zurückgelegte Personenkilometer (2021):

Eisenbahn:	14308 Mio km	
Zahnradbahn:	40 Mio km	
Tram:	814 Mio km	==
Seilbahn:	309 Mio km	
Schiff:	116 Mio km	■
Bus:	2800 Mio km	====

### Die Eisenbahn im internationalen Vergleich

In kaum einem anderen Land wird so oft und so gern mit der Bahn gereist wie in der Schweiz. Schweizerinnen und Schweizer fahren durchschnittlich über 70 Mal pro Jahr mit der Bahn und legen dabei über 2400 Kilometer zurück. Das ist im gesamteuropäischen Vergleich ein Spitzenwert.



### Modalsplit im Güterverkehr und Personenverkehr

Beim alpenquerenden Güterverkehr ist die Schiene besonders wichtig. Im Jahr 2022 durchquerten ca. 73 % aller Güter die Schweizer Alpen auf der Schiene, 27 % auf der Strasse. Beim gesamten Güterverkehr in der Schweiz hat die Schiene einen Anteil von 38 %. Beim Personenverkehr liegt der Anteil tiefer: Rund 16 % aller Personenkilometer werden in der Schweiz per Bahn absolviert. Zusammen mit dem strassengebundenen öV liegt der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei ca. 20 %.



### Internationale Zusammenarbeit

Viele Zugs-, Bus-, Schiff- und Tramverbindungen führen über die Landesgrenzen. Auch ein grosser Teil des Güterverkehrs erfolgt grenzüberschreitend. Als kleines Land im Herzen Europas hat die Schweiz ein Interesse, ihre Verkehrspolitik mit den Nachbarstaaten und der EU abzustimmen. So kann sie sicherstellen, dass der Verkehr auch grenzüberschreitend reibungslos fliessst und Schweizer Errungenschaften abgesichert werden.



## Direkter Verkehr und Taktfahrplan

Der «Nationale Direkte Verkehr» ist in Europa einzigartig. Egal, wie viele und welche Transportunternehmen auf einer Reise benutzt werden: ein einziges Billett genügt. Der direkte Verkehr ermöglicht auch Abonnemente wie das General- oder das Halbtaxabo, die praktisch das gesamte Schweizer öV-Netz abdecken.

Ein weiteres wichtiges Element ist der Taktfahrplan: Die öV-Verbindungen verkehren in einem regelmässigen zeitlichen Abstand (z.B. alle 30 Min) und in den Verkehrsknotenpunkten bestehen gute Anschlussverbindungen.



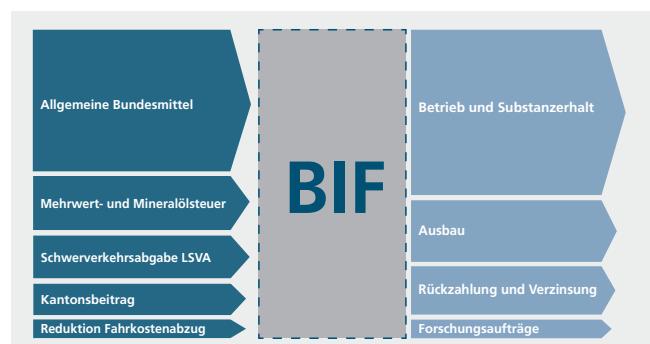
## Finanzierung

Die öffentliche Hand finanziert den öffentlichen Verkehr (öV) und den Schienengüterverkehr. Bund, Kantone und Gemeinden zahlen rund die Hälfte der öV-Kosten. Die andere Hälfte wird durch Einnahmen aus Billet- und Aboverkäufen sowie aus weiteren Quellen abgedeckt.

Insgesamt fliessen rund pro Jahr CHF 7 Mia. an Bundesgeldern in den öV und den Schienengüterverkehr. Knapp 6 Mia. werden für die Bahninfrastruktur verwendet, rund 1 Mia. fliesset als Abgeltung in den regionalen Personenverkehr, ca. 200 Millionen dienen der Förderung des Schienengüterverkehrs.

## Bahninfrastrukturfonds (BIF)

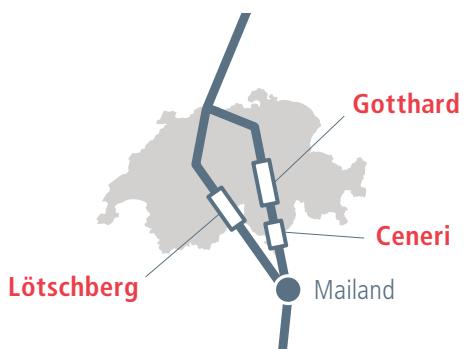
Für die kontinuierliche Modernisierung des Schweizer Schienennetzes wurde 2014 ein unbefristeter, zweckgebundener Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen. Die Mittel stammen aus verschiedenen Quellen. Finanziert werden aus dem BIF der Betrieb und Substanzerhalt der gesamten bestehenden Bahninfrastruktur sowie deren Ausbau. Pro Jahr fliessen ca. 6 Mia. Franken aus dem BIF in die Eisenbahninfrastruktur.



## Die NEAT

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) besteht aus drei neuen Basistunnels durch die Alpen und Ausbauten auf deren Zulaufstrecken. Sie ermöglicht kürzere Reisezeiten zwischen Nord und Süd und trägt zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bei – eines der Hauptziele der Schweizer Verkehrspolitik. Der Lötschbergbasistunnel wurde 2007 eröffnet, der Gotthardbasistunnel folgte 2016 als längster Eisenbahntunnel der Welt (57 km). 2020 wurde die NEAT mit der Eröffnung des Ceneritunnels vervollständigt.

Die NEAT ist das Herzstück des europäischen Schienengüterkorridors zwischen Rotterdam und Genua.



## Die Rolle des BAV

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist zuständig für den öffentlichen Verkehr und für den Güterverkehr. Seine Hauptaufgaben sind:

**Politik:** politische Entscheide von Bundesrat, Parlament und Stimmvolk vorbereiten und umsetzen, **Sicherheit:** einen hohen, aber finanziabaren Standard für Bahnen, Busse, Schiffe und Seilbahnen erreichen, **Finanzierung:** mit effizientem Mitteleinsatz hochstehende Verkehrsangebote ermöglichen und **Infrastruktur:** sicherstellen, dass die nötigen Infrastrukturen rechtzeitig und vorschriftenkonform erstellt werden.

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

