

Bedeutung des öffentlichen Strassenverkehrs in der Schweiz



Bedeutung des öffentlichen Strassenverkehrs in der Schweiz

Motivation

Die Strasse wird in der Öffentlichkeit vorab als Infrastruktur für den Individualverkehr betrachtet, während der öffentliche Verkehr mit der Bahninfrastruktur assoziiert wird. Kaum im Bewusstsein verankert ist, dass das Strassennetz auch die Grundlage der Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bildet. Die Studie steuerte neutrale Fakten zur Bedeutung des öffentlichen Strassenverkehrs (Tram, Trolley-, Stadt- und Regionalbus) in der Schweiz bei und positioniert diesen im Angebotsverbund.

Einsatzbereiche

Im Angebotsverbund dient der öffentliche Strassenverkehr oftmals der Feinerschliessung, zur Überwindung kurzer Reisedistanzen oder als Zubringer zum Bahnnetz. Trambahnen und Busse sichern so eine minimale Grundmobilität in ländlichen Räumen und für Personen mit eingeschränkter Mobilität oder MIV-Verfügbarkeit. Der schweizerische öffentliche Strassenverkehr weist allgemein eine hohe Erschliessungsqualität auf, sowie eine hohe Umweltverträglichkeit, geringe betriebswirtschaftliche Kosten. Im Stadtverkehr werden hohe Leistungsfähigkeiten erreicht.

Räumliche Verfügbarkeit

Das schweizerische Strassennetz ist Basis der flächendeckenden Feinerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr:

- Jeder zweite Streckenkilometer des gesamten schweizerischen öV-Netzes (auf Strasse, Schiene, zu Wasser und in der Luft) wird vom öffentlichen Strassenverkehr erschlossen. Im öffentlichen Landverkehr (Strasse und Schiene, ohne Spezialbahnen) entfallen fast 80 Prozent der Streckenlänge auf den Verkehrsträger Strasse.

- Neun von zehn Haltestellen in der Schweiz gehören dem öffentlichen Strassenverkehr. Im Landverkehr sind 15 von 16 Haltestellen dem Verkehrsträger Strasse zuzuordnen.
- Tram und (Trolley-)Bus halten 6 – 8 Mal öfter je Streckenkilometer als die Bahn.

Anteil des mitbenutzten Strassennetzes

Modellüberlegungen für ausgewählte schweizerische Städte zeigten, dass gesamtschweizerisch jeder fünfte Strassenkilometer auch von Bussen oder Trambahnen befahren wird. Während Tram- und Trolleybusse jeweils etwa 0,3 % des schweizerischen Strassennetzes befahren, liegt der Anteil der Autobusse mit etwa 20 Prozent deutlich höher. Dieser Anteil ist in der Stadt mit 40 Prozent doppelt so hoch.

Eigentrassierung und Bevorzugung

Der Anteil eigener Trassen im städtischen Gebiet beträgt durchschnittlich etwa 7,5 Prozent bezogen auf die öV-Netzlänge. Zwischen den untersuchten Städten schwankt dieser Wert zwischen sechs und zehn Prozent nur leicht.

Der meisten Strassenkreuzungen mit Lichtsignalanlagen werden auch von Fahrzeugen des öffentlichen Strassenverkehrs mitbenutzt (93 Prozent). Fast immer wird er bevorzugt (98 Prozent der befahrenen Knoten), d.h. er beeinflusst die Lichtsignalanlagen zu seinen Gunsten

Verkehrsleistung

Tram und Bus erbringen hohe Verkehrsleistungen, was durch folgende Fakten untermauert werden soll:

- Etwa 70 % der im öV beförderten Personen nutzen den Verkehrsträger Strasse. Im Landverkehr werden sogar 80 % der Personen auf der Strasse befördert.

- Mit etwa zwei Millionen Fahrgästen je Streckenkilometer wird die Infrastruktur der Trambahnen besonders intensiv genutzt. Während im öV-Durchschnitt 78'000 Fahrgäste je Streckenkilometer befördert werden, übertrifft das Tram diesen Wert um das 25-fache. Trolleybus und Bus übertreffen ihn noch etwa vier bis zehn Mal.

Fazit

Auch die Strasse ist ein wichtiger und leistungsfähiger Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs. Trotz zunehmender Konkurrenz durch den MIV um die Ressourcen Raum und Zeit, konnten Bus und Tram ihre Bedeutung beibehalten und in den letzten Jahren sogar ausbauen. Leistungsfähiger öffentlicher Verkehr findet in der Schweiz also auf Schiene und Strasse statt.

Auftraggeber

Fachverband infra,
Schweizerische Mischgut-Industrie (SMI)

Beitrag IVT

Bestandsaufnahme, Positionierung im Angebotsverbund, Anteile des mitbenutzten Strassennetzes

Angewendete Methoden/Verfahren

Literatur- und Datenanalyse, Modellüberlegungen, Berechnungsverfahren

Kontakt

Robert Dorbritz, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), HIL F 14.2, ETH Zürich, 8093 Zürich, Schweiz

robert.dorbritz@ivt.baug.ethz.ch
www.ivt.ethz.ch/people/robertd
Telefon +41 44 633 68 16