

UmverkehR-Studie zum öffentlichen Verkehr: Erhebliche Qualitätsunterschiede in Schweizer Agglomerationen

Ganz knapp vor den Zürcher und Basler Verkehrsbetrieben erreicht Schaffhausen den Spitzenplatz: Dies ergab eine detaillierte Studie von UmverkehR zur Bewertung des öffentlichen Verkehrs in Schweizer Agglomerationen, bei der insgesamt 44 Verkehrsbetriebe verglichen wurden. Die Studie zeigt erhebliche Qualitätsunterschiede zwischen den einzelnen Städten und Agglomerationen. Als bedeutendstes Kriterium wurde dabei die Reisezeit bewertet, gefolgt von der Qualität und dem Fahrpreis. Detailliert unter die Lupe genommen wurden etwa Taktabfolge, Distanz zur nächsten Haltestelle, Fahrgeschwindigkeit oder Kosten für die Passagiere, aber auch das Sitzplatzangebot oder das Durchschnittsalter des Rollmaterials.

Weitere Informationen:
UmverkehR

www.umverkehr.ch

05.11.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Schaffhauser Verkehrsbetriebe sind die besten

Ganz knapp vor den Zürcher und Basler Verkehrsbetrieben erreicht Schaffhausen den Spitzenplatz: Dies ergab eine detaillierte Vergleichsstudie zur Bewertung des öffentlichen Verkehrs in Schweizer Agglomerationen. Die Studie wurde von der Organisation Umverkehr lanciert; ein ausführlicher Bericht ist zwar erst in Vorbereitung, die Resultate liegen aber schon vor.

Reisezeit, Qualität, Fahrzeit

Als bedeutendstes Kriterium wurde dabei die Reisezeit bewertet, gefolgt von der Qualität und schliesslich dem Fahrpreis. Detailliert unter die Lupe genommen wurden etwa Taktabfolge, Distanz zur nächsten Haltestelle, Fahrgeschwindigkeit oder Kosten für die Passagiere, aber auch das Sitzplatzangebot oder das Durchschnittsalter des Rollmaterials.

Besonders gute Werte (alle 5,25 auf der Notenskala von 1 bis 6) erhalten die Schaffhauser Verkehrsbetriebe als Umsteigeknoten (bloss Frauenfeld, Liestal und La Chaux-de-Fonds sind besser) und beim Informationsangebot, aber auch beim Alter des Rollmaterials und bei den direkten Kosten, also bei den Kosten für eine Person, die bloss gelegentlich den öffentlichen Verkehr benutzt.

Beim Rollmaterial erzielten jedoch zehn Städte die Bestnote 6, bei den direkten Kosten sind es immerhin noch sieben Städte. Mit der Note 5 ebenfalls überdurchschnittlich gut abgeschnitten haben bei Schaffhausen die Kriterien Takt und Benutzungsfreundlichkeit. Die Punkte Distanz zur Haltestelle und Auslastung wurden mit 4,75 benotet, genügend erhielt das Kriterium Fahrgeschwindigkeit, bloss eine 3,5 die «sporadischen Kosten», die für regelmässige Passagiere anfallen.

Durchgehend gut, keine Spitze

«Schaffhausen weist vielleicht etwas überraschend die beste Gesamtnote auf, da sie bei den Einzelwertungen nie einen Spitzenplatz einnimmt», kommentiert Christian Harb, Präsident von Umverkehr: «Schaffhausen ist jedoch durchwegs in der ersten Hälfte der Tabelle klassiert.»

Speziell betrachtet wurde laut Harb die Frage, wie weit das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs auch Bedürfnissen von Gelegenheitskunden des öffentlichen Verkehrs gerecht wird: Wurde das Bestmögliche versucht, Tram und Bus für diese Bevölkerungsgruppe schmackhaft zu machen? «Grundsätzlich sollen nicht nur die Bedürfnisse der Gewohnheitsfahrer wie der Pendler, sondern auch diejenigen der Gelegenheitsfahrer berücksichtigt werden», betonte der ETH-Ingenieur Harb. Als Quellen dienten laut Harb Berechnungen anhand statistischer Zahlen, eigene Erhebungen und Beobachtungen vor Ort.

Bloss knapp die Hälfte gut

Neben Schaffhausen, Zürich und Basel schnitten bloss noch Luzern und Chur mit der Wertung sehr gut ab (Note 4,75). Der Durchschnitt liegt bei 4,28. Knapp die Hälfte der untersuchten Perimeter bekommt die Wertung sehr gut oder gut. «Hier darf das Angebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr bezeichnet werden»,

erläutert Harb: «Dagegen ist bei den restlichen Perimetern noch viel zu verbessern, soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer wirklichen Alternative werden und nicht nur Kunden ansprechen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.»

Das Verkehrsangebot von sieben Städten wurde bloss als «knapp genügend» taxiert, die Verkehrsbetriebe Gossau-Herisau und Bellinzona erhielten das Urteil «ungenügend», Zofingen-Wiggertal und Burgdorf «schlecht», der Verkehrsbetrieb von Sion als einziger gar «sehr schlecht». «Es ist wohl kein Zufall, dass gerade da die anstehenden Verkehrsprobleme mit teilweise überdimensionierten Strassenbauprojekten gelöst werden sollen», meinte Harb dazu.

«Nachholbedarf besteht bei den Kosten und hier insbesondere bei den Monatskarten», moniert Harb: «Doch auch beim Informationsangebot ist bei vielen Betrieben noch einiges herauszuholen, vor allem im Internet und in den Fahrzeugen.»

Erfreut zeigte sich Verkehrsbetriebsreferentin Veronika Heller, als sie vom guten Resultat durch die SN erfuhr: «Das ist eine sehr erfreuliche Nachricht; doch die Lorbeeren gehen klar an die Betriebsleitung der Verkehrsbetriebe.» Auf den Lorbeeren dürfe sich jedoch nicht ausruhen, wer in einem derart mobilen Bereich wie dem öffentlichen Verkehr tätig sei: «Der Doppelspurausbau nach Bülach ist als Verkehrsverbindung absolut nötig», meinte Heller, die dazu bereits vor zwei Wochen eine Kleine Anfrage an die Regierung eingereicht hatte: «Doch laufen in dieser Frage die Bemühungen von allen Seiten.»

Freude auch bei den Schaffhauser Verkehrsbetrieben, bei denen ebenfalls noch niemand von der Wertung erfahren hatte: «Toll, dass wir mit den grösseren Städten mithalten können und in Teilbereichen sogar besser abschneiden», meinte der kaufmännische Leiter Marcel Gfeller stellvertretend für den in den Ferien weilenden Direktor Walter Herrmann. Verbesserungen seien nach wie vor möglich, etwa bei der Fahrgeschwindigkeit: «Extra Busspuren tragen dazu bei, wir stehen aber da in gutem Kontakt zur Stadt.» Das Fazit Gfellers: «Die Studie zeigt, wir sind eine gute Alternative zum Auto.»

Die Organisation Umverkehr hat nach eigenen Angaben 9000 Mitglieder und will «von der heutigen Dominanz des motorisierten Strassen- und Flugverkehrs abrücken zugunsten einer echten Wende Richtung Nachhaltigkeit». Dazu unterstützt sie sowohl technische Verbesserungen, welche die Umweltbelastung senken, als auch «die Neugestaltung der Mobilität».

Schaffhauser Nachrichten, September 2003

Resultatübersicht

Rang	Perimeter	Distanz Haltestelle		Bedienungshäufigkeit		Fahrgeschwindigkeit		Sporadische Kosten		Direkte Kosten		Alter Fahrzeugpark		Auslastung		Benutzungsfreundlichkeit		Informationsangebot		Qualität Umsteigeknoten		Schlussnote (gerundet)		Wertung
1	Schaffhausen	4.75	5	4	3.5	5.25	5.25	4.75	5	5.25	5.25	4.76	4.75	sehr gut										
2	Zürich	4.75	5.5	3.75	3.25	6	3.25	4	5.25	5.5	4.75	4.75	4.75	sehr gut										
3	Basel	4.25	5.5	3.5	3.5	6	3.5	4	5.75	5.5	4.5	4.69	4.75	sehr gut										
4	Luzern	4.75	5.25	3.5	3.25	6	3.25	4.25	4.5	5	4.75	4.68	4.75	sehr gut										
5	Chur	5	4.75	3.75	3	4.25	6	5.25	5.75	5.25	4.5	4.65	4.75	sehr gut										
6	Biel	5	5	3.5	3.25	6	5.25	4.25	4	4.25	5	4.60	4.5	gut										
7	Limmattal	4.25	4.75	4	4	3.5	6	4.75	5.5	5	4.75	4.56	4.5	gut										
7	Emmen	4.5	4.75	4.5	5.5	3.25	6	5	4.75	3.75	3.75	4.56	4.5	gut										
7	Küsnacht-Zollikon	4.25	4.5	5	3.5	3.25	5	4.75	5.25	5.75	4.75	4.55	4.5	gut										
10	Lugano	4.75	5	3	3.75	5	6	4.25	4.5	4.75	4	4.50	4.5	gut										
10	Lausanne	4.75	5	3.5	4.25	6	3.25	4	4.25	4.5	4.25	4.50	4.5	gut										
12	Bern	4.25	5.5	3.5	2.5	5.25	4.25	3.75	4.75	5	3.75	4.46	4.5	gut										
13	Zug	4.75	4.75	3.75	3.75	4.75	3.75	4.5	4.75	5	4.25	4.45	4.5	gut										
14	Winterthur	4.25	5.25	4	2.25	4	3	4.5	4.75	5.75	5	4.44	4.5	gut										
15	Genève	4.75	5.25	3.25	3.25	5	3.5	4	4.5	5.5	3.5	4.43	4.5	gut										
15	Basel Süd	3.75	4.75	5	4.75	1.5	3	5.5	5.5	5	5	4.43	4.5	gut										
17	Baden-Wettingen	4.5	5	3.75	3.25	5.25	3.25	3.5	4.25	4.75	5.25	4.41	4.5	gut										
17	Thun	4.25	4.75	4	3.75	5.75	4.5	4.25	4.25	4.25	3.75	4.41	4.5	gut										
17	St. Gallen	4.5	5	3.75	3.5	5.75	2	3.75	3.5	5.5	5.25	4.41	4.5	gut										
20	Glattal	4.5	4	4.25	4.5	4.5	4.5	4.25	5.5	5	4.5	4.39	4.5	gut										
21	Neuchâtel	4.5	5.25	4	4	4.25	2.5	3	3.5	4.25	5.25	4.36	4.25	genügend										
21	Fribourg	4.75	5.25	3.5	3.5	5	3.25	4.5	3.75	3.75	3.5	4.36	4.25	genügend										
23	Frauenfeld	4.75	3.75	4.25	2.75	4	6	4.5	4.25	5	5.75	4.30	4.25	genügend										
23	Vevey-Montreux	4.5	4.5	3.75	3.75	4	5.25	4.5	4.25	4.5	4	4.30	4.25	genügend										
25	Wetzikon	4.25	4	4.25	4	3.25	5	5	4.75	5	4.75	4.28	4.25	genügend										
26	Aarau	4.5	4.5	3.5	3	4.5	4.25	4.25	4.75	5	4.25	4.25	4.25	genügend										
26	Uster	4.5	4	4.25	2.75	3.5	3.75	5.5	4.5	5	6	4.25	4.25	genügend										
28	Thalwil	4.5	3.25	4.5	5.25	2.75	6	4.5	5	5.5	4.25	4.23	4.25	genügend										
29	Oltten	4.25	4.25	4.5	3.25	4.25	3.75	5	3.5	4.25	4.25	4.19	4.25	genügend										
30	Furttal	4.25	4	4	5	1.25	5.5	5.5	5	4.5	4.5	4.20	4.25	genügend										
31	Liestal	4.25	3.5	4.25	2.25	5.5	6	4.25	5.25	3.5	5.5	4.17	4.25	genügend										
32	Solothurn	4	4	4.25	3.5	3.5	5.5	5.5	3.75	4.5	4.25	4.16	4.25	genügend										
32	Locarno	4.25	4	3.5	3.5	6	4.75	5	3.5	3.5	4.75	4.16	4.25	genügend										
39	Yverdon	4.5	3.25	3.5	4	5.5	5.75	5.75	3.75	3.75	5.5	4.14	4.25	genügend										
34	La Chaux-de-Fonds	4.75	5	3.5	2.25	1	4.5	4.5	4	3.5	5.5	4.10	4	knapp genügend										
35	Morges	4.5	3.5	4	3.5	4.75	5.5	5.25	4.25	3.75	3.25	4.06	4	knapp genügend										
36	Rapperswil-Jona	4.5	3.25	4	3.5	4.75	5.5	5.25	4.5	3.5	4.25	4.05	4	knapp genügend										
37	Grenchen	4.5	3	4.25	2.25	4.75	4.75	5.75	4.25	4.5	5.25	4.01	4	knapp genügend										
38	Rheintal	3.5	4.25	3.5	3.5	1.5	6	5.5	4.25	4	5.25	4.00	4	knapp genügend										
40	Gossau-Herisau	4.75	2.75	3.75	5.25	1.5	6	5.75	4	3.75	4.5	3.85	3.75	ungenügend										
41	Bellinzona	4.75	2	4	4.25	6	4.5	6	3	2	4.5	3.70	3.75	ungenügend										
42	Zofingen-Wiggertal	4.25	1.75	4.5	3	5.25	5	5.5	3.75	2.5	4.75	3.58	3.5	schlecht										
43	Burgdorf	4.5	1.75	4	2.25	4	6	5.25	4	3.5	4.5	3.49	3.5	schlecht										
44	Sion	4.25	2	3.25	3.5	4	5.25	5.75	2.25	2.75	4.5	3.35	3.25	sehr schlecht										
	Mittel	4.47	4.23	3.91	3.55	4.34	4.64	4.75	4.41	4.43	4.48	4.27	4.28											

Bewertung und Kriterien

Aus Gründen der Anschaulichkeit wird für die Bewertung eine lineare Skala gemäss den üblichen Schulnoten mit den Werten von 1 bis 6 gewählt. Die Werte werden auf Viertelpunkten gerundet. Dabei ist 6 die Beste und 1 die Schlechteste. Die Note 4 entspricht einem "knapp genügenden" Wert.

Die Teilkriterien 'Qualität der Umsteigehaltstellen', Benutzerfreundlichkeit und Informationsangebot' können nicht mit quantitativen Grössen gemessen werden. Hier werden jeweils zehn Anforderungen gewählt, deren teilweise Erfüllung bzw. Nichterfüllung mit 0.25 bzw. 0.5 Punkten Abzug bewertet wird. Analog den andern Bewertungen bewegt sich der Notenbereich zwischen 1 und 6.

Soweit möglich wurde die Skala so gewählt, dass ihr oberes Ende der Qualität des Auto entspricht. Da dieser Massstab ausserordentlich streng ist, wurde die Bewertung 'sehr gut' bereits für die Note 4.75 vergeben.

Kriterium	Reisezeit (Gewicht 4)			Kosten (Gewicht 1)		Qualität (Gewicht 2)				
	1	1	2	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Teilkriterium	Fahrtgeschwindigkeit	Halte-stelle	Bedienungs-häufigkeit	Direkte Kosten	Sporadische Kosten	Alter Fahrzeugpark	Auslastung Sitzplatz-angebot	Qualität Umsteige-haltstellen	Benutzer-freundlichkeit	Informations-angebot
Note 6	30 km/h	50 m	0 Min.	Individuelle Skala Note 6: Parkgebühren für 2h Note 1: Parkgebühren für 2h+ Kilometerkosten Fahrt	- .10 Fr./km	5.0 Jahre	10%	Höchsthöhe, wenn alle Aspekte vollumfänglich erfüllt sind Bewertung von 10 Aspekten	Höchsthöhe, wenn alle Aspekte vollumfänglich erfüllt sind Bewertung von 10 Aspekten	Höchsthöhe, wenn alle Aspekte vollumfänglich erfüllt sind Bewertung von 10 Aspekten
Note 5	25 km/h	120 m	12 Min.		- .23 Fr./km	7.5 Jahre	25%			
Note 4	20 km/h	190 m	24 Min.		- .36 Fr./km	10.0 Jahre	40%			
Note 3	15 km/h	260 m	36 Min.		- .49 Fr./km	12.5 Jahre	55%			
Note 2	10 km/h	330 m	48 Min.		- .62 Fr./km	15.0 Jahre	60%			
Note 1	5 km/h	400 m	60 Min.		- .75 Fr./km	17.5 Jahre	85%			

Was wurde untersucht ?

Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs der folgenden 44 Städte, Agglomerationen und Teilen von Agglomerationen mit einem Einzugsbereich von über 20'000 Einwohnern (vgl. Tabelle nächste Seite).

Teilweise werden Gebiete mit sehr unterschiedlichem Charakter verglichen. Aus diesem Grund berücksichtigt die Interpretation fünf Klassen, die sich nach Einwohnerzahl und Siedlungsdichte unterscheiden:

- Grosse Städte und Agglomerationen (>83'000 Einwohner)
- Mittelmässige Städte und Agglomerationen (35'000-83'000 Einwohner) mit hoher Siedlungsdichte
- Mittelmässige Städte und Agglomerationen (35'000-83'000 Einwohner) mit geringer Siedlungsdichte
- Kleine Städte und Agglomerationen (<35'000 Einwohner) mit hoher Siedlungsdichte
- Kleine Städte und Agglomerationen (<35'000 Einwohner) mit geringer Siedlungsdichte

Perimeter	zugehörige Gemeinden	Wichtigster Anbieter	Mittlere Wohnbevölkerung (1999)	Klasse
Genève	Bardonnex, Bernex, Carouge, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Cologny, Confignon, Genève, Le Grand Saconnex, Lancy, Meyrin, Onex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Prégny-Chambésy, Puplinge, Thônex, Troinex, Vandoeuvres, Vernier, Veyrier	TPG	363069	1
Zürich	Zürich	VBZ	349830	1
Basel	Allschwil, Basel, Bettingen, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Münchenstein, Muttenz, Riehen	BVB	277584	1
Lausanne	Belmont-s-Lausanne, Chavannes, Ecublens, Epalinges, Jouxte-Mézery, Lausanne, Lutry, Paudex, Prilly, Pully, Renens VD, St-Sulpice VD	TL	203557	1
Bern	Bern, Bremgarten, Köniz, Ostermundigen	Bernmobil	184484	1
Luzern	Adligenswil, Ebikon, Horw, Kriens, Meggen, Littau, Luzern	VBL	131986	1
Winterthur	Winterthur	WV	88422	1
St. Gallen	Gaiserwald, Mörschwil, St. Gallen	VBSG	83080	1
Baden-Wettingen	Baden, Birmenstorf, Ennetbaden, Gebenstorf, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Spreitenbach, Turgi, Untersiggenthal, Wettingen, Würenlos	RVBW	81276	3
Glattal	Dübendorf, Dietlikon, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen, Wangen-Brüttisellen	VBG	73499	2
Basel-Süd	Aesch, Arlesheim, Biel-Benken, Dornach, Ettingen, Oberwil, Pfeffingen, Reinach BL, Therwil	BLT	68362	3
Zug	Baar, Cham, Steinhausen, Zug	ZVB	62461	2
Limmattal	Dietikon, Geroldswil, Oberengstringen, Oetwil/L., Schlieren, Unterengstringen, Urdorf, Weiningen	Limmatbus	61747	3
Vevey-Montreux	Corseaux, Corsier-s-Vevey, La-Tour-de-Peilz, Montreux, Vevey, Veytaux, Villeneuve	VCMV	57983	2
Thun	Hilterfingen, Steffisburg, Thun	STI	57482	2
Biel	Biel, Nidau	VB	56169	2
Lugano	Bregassona, Lugano, Massagno, Paradiso, Preganzona, Vezia, Viganello	TPL	54448	2
Neuchâtel	Auvernier, Colombier, Hauterive, Marin-Epargnier, Neuchâtel, Peseux, St. Blaise	TN	53544	2
Solothurn	Bellach, Biberist, Derendingen, Feldbrunnen-St. Niklaus, Langendorf, Nennigkofen, Lüsslingen, Luterbach, Rüttenen, Solothurn, Zuchwil	BSU	52227	3
Fribourg	Fribourg, Granges-Paccot, Marly, Villars-s-Glâne	TPF	51943	2
Schaffhausen	Neuhausen a. R., Schaffhausen	VBSch	43773	2
Rheintal	Altstätten SG, AU SG, Balgach, Berneck Marbach, Rebstein, Widnau	RTB	41420	3
Olten	Aarburg, Dulliken, Olten, Starrkirch, Trimbach, Wangen b. O., Winznau	BOGG	41334	3
La Chaux-de-Fonds	La Chaux-de-Fonds	TC	36499	2
Aarau	Aarau, Buchs AG, Eppenber-Wöschnau, Erlinsbach, Küttigen, Niedererlinsbach, Obererlinsbach, Rohr AG, Wöschnau	Aar Bus + Bahn	36238	3
Zofingen-Wiggertal	Brittnau, Oftringen, Rothrist, Strengelbach, Vordemwald, Wikon LU, Zofingen	RBW	35848	3
Locarno	Ascona, Brione-s-M., Locarno, Losone, Muralto, Minusio, Orselina	FART	35694	3
Chur	Chur, Felsberg, Haldenstein	Stadtbus Chur	33976	4
Küsnacht-Zollikon	Küsnacht, Zollikon, Zumikon	AZZK	27873	5
Gossau-Herisau	Gossau, Herisau	Regiobus	32343	4
Uster	Uster	VZO	27999	4
Bellinzona	Arbedo-Castione, Bellinzona, Giubiasco	PTT	27998	4
Yverdon	Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Grandson, Montagny-près-Yverdon, Yverdon	Travys	27679	4
Liestal	Füllinsdorf, Frenkendorf, Liestal, Lausen	AAGL	27101	5
Sion	Sion	PTT	27047	4
Thalwil	Langnau a. A., Oberrieden, Thalwil	Zimmerbergbus	26639	5
Emmen	Emmen	Busbetrieb Emmen	26521	4
Wetzikon	Gossau, Wetzikon	VZO	25848	5
Grenchen	Bettlach, Grenchen, Lengnau	BGU	24922	5
Burgdorf	Burgdorf, Lyssach, Kirchberg, Oberdorf	RM	24299	5
Rapperswil-Jona	Rapperswil SG, Jona	BRER	23711	4
Furtal	Buchs ZH, Dällikon, Regensdorf	VBRF	21229	5
Frauenfeld	Frauenfeld	Stadtbus Frauenfeld	21192	5
Morges	Echandens, Echiches, Lonay, Morges, Tolochenaz	BAM	20777	5



Enorme Preisunterschiede bei Monatsabonnements

In einer Vergleichsuntersuchung des Bus- und Tramangebotes von 44 Städten und Agglomerationen in der Schweiz erhalten die Tarife der Monatsabonnemente die schlechtesten Noten von insgesamt 10 Kriterien. Dabei zeigt die Studie bedeutende Preisunterschiede zwischen den Agglomerationen auf.

Umfragen bestätigen wiederholt, dass der öffentliche Verkehr als zu teuer wahrgenommen wird. Tatsächlich sind aber die Kilometerkosten bei einem Monatsabonnement des öffentlichen Verkehrs durchwegs geringer als beim Auto. Wenn man nämlich beim privaten Motorfahrzeug auch Kosten wie Versicherung, Motorfahrzeugsteuer, Reifen, Service, Amortisation etc. berücksichtigt, belaufen sich die Kilometerkosten bei einem Mittelklassewagen auf über 70 Rappen.

In Agglomerationsgemeinden günstiger

Eine allgemein gültige Aussage über das Tarifniveau der diversen Tarifverbunde ist kaum möglich. Je nach gewähltem Einzugsgebiet können die Preise erheblich differieren. Am günstigsten fährt man in Emmen, Gossau-Herisau und Thalwil mit Kosten von 17-20 Rappen pro Kilometer (vgl. Tabelle).

Da diese Städte jeweils Teil einer grösseren Agglomeration sind, wurden in der Studie die Distanzen ins Zentrum dieser Agglomerationen berücksichtigt. Für Emmen war also die Strecke nach Luzern, für Gossau die Fahrt nach St. Gallen massgebend. Wegen der grösseren Distanzen profitieren diese Städte von einem Distanzrabatt.

Aber auch in Grossstädten kann man relativ günstig fahren. So ist in Lausanne das Busfahren mit 32 Rappen pro Kilometer um beinahe 50% billiger als beispielsweise in St. Gallen, Genf oder Zürich. Mit lediglich 44 Franken für ein Monatsabonnement bezahlt man in Lausanne gleich wenig, wie beispielsweise im viel kleineren Uster.

Am teuersten fährt man in kleineren Agglomerationen wie Grenchen oder Burgdorf. Hier kostet ein Kilometer mit einem Monatsabonnement immerhin 59 Rappen pro Kilometer. Damit ist die Differenz zu den Vollkosten nicht mehr gross, die beim Gebrauch eines Autos anfallen.

Tarifzonen oft eine Schuhnummer zu gross

Das günstigste Tarifniveau weist der Tarifverbund Nordwestschweiz mit monatlich 62 Franken für das gesamte Verbundgebiet auf. Fährt man allerdings ausschliesslich in der Stadt Basel, bewegen sich die Kosten innerhalb des Schweizer Durchschnitts.

Schlecht schneiden die Vertreter des Kantons Aargau ab. Beim Tarifverbund Aargau müssen beispielsweise mindestens zwei Zonen gelöst werden. Wer also innerhalb der Agglomeration Aarau verkehrt, bewegt sich in der Tarifzone 10. Da die A-Welle aber nur ab zwei Zonen erhältlich ist, muss eine zweite Tarifzone zusätzlich gelöst werden, die vielleicht gar nicht gewünscht wird. Nur ab zwei Zonen erhältlich ist im übrigen auch Berns Bäreabo.

Die Tarifzonen bieten also oft einen Gültigkeitsbereich an, der für die tatsächlichen Bedürfnisse eine Schuhnummer zu gross ist. Eine Verbesserung bringt nur die Einführung eines günstigeren Abonnements für den Kernbereich, wie es beispielsweise im Tessin eingeführt worden ist.

Einzelfahrscheine relativ günstig

Die Studie untersuchte auch die Kosten der Einzelbillette, deren Preise mit den Parkuhren der Stadtzentren verglichen wurden. Am günstigsten fährt man in Basel und im Tessin. Dieses Resultat steht im krassen Gegensatz zur Einschätzung der Tessiner: In der Umfrage des Mikrozensus 2000 haben der Frage, ob der öffentliche Verkehrs zu teuer sei, anteilmässig mehr Tessiner zugestimmt, als beispielsweise Deutschschweizer.

Das höchste Tarifniveau weist zwar Zürich auf. Dies wird aber durch die hohen Parkgebühren und die relativ langen Distanzen wieder relativiert. In La Chaux-de-Fonds hingegen ist das Parkieren in der Innenstadt gratis, was natürlich die Konkurrenzfähigkeit des Bussystems stark untergräbt.

Übersicht Kosten Monatsabonnemente

Rang	Perimeter	Kosten (Fr.)	Abo Strecke (km)	km-Preis (Fr./km)	Note
1	Emmen	59.00	6.88	0.17	5.5
2	Gossau-Herisau	91.00	9.89	0.18	5.25
3	Thalwil	104.00	10.43	0.20	5.25
4	Furttal	104.00	8.60	0.24	5
5	Basel Süd	62.00	4.69	0.26	4.75
6	Glattal	104.00	7.20	0.29	4.5
7	Bellinzona	35.00	2.22	0.32	4.25
	Lausanne	44.00	2.79	0.32	4.25
9	Yverdon	38.00	2.14	0.36	4
	Neuchâtel	53.00	2.98	0.36	4
	Limmattal	104.00	5.74	0.36	4
12	Wetzikon	44.00	2.36	0.37	4
13	Vevey-Montreux	55.00	2.89	0.38	3.75
14	Zug	55.00	2.84	0.39	3.75
	Lugano	35.00	1.79	0.39	3.75
16	Thun	54.00	2.65	0.41	3.75
	Locarno	35.00	1.71	0.41	3.5
18	Sion	55.00	2.64	0.42	3.5
	Basel	62.00	2.97	0.42	3.5
	Küsnacht-Zollikon	104.00	4.98	0.42	3.5
	Rheintal	61.00	2.90	0.42	3.5
22	Rapperswil-Jona	44.00	2.07	0.43	3.5
	Schaffhausen	49.00	2.28	0.43	3.5
24	Solothurn	57.00	2.62	0.44	3.5
	Morges	52.00	2.39	0.44	3.5
	Fribourg	48.00	2.20	0.44	3.5
	St. Gallen	61.00	2.78	0.44	3.5
	Olten	51.00	2.31	0.44	3.25
	Genève	70.00	3.16	0.44	3.25
30	Zürich	70.00	3.12	0.45	3.25
31	Biel	54.00	2.37	0.46	3.25
	Baden-Wettingen	63.00	2.71	0.46	3.25
33	Luzern	59.00	2.52	0.47	3.25
34	Zofingen-Wiggertal	63.00	2.61	0.48	3
35	Chur	48.00	1.95	0.49	3
36	Aarau	63.00	2.51	0.50	3
37	Uster	44.00	1.66	0.53	2.75
38	Frauenfeld	53.00	1.97	0.54	2.75
39	Bern	66.00	2.33	0.57	2.5
40	La Chaux-de-Fonds	53.00	1.84	0.58	2.25
	Winterthur	70.00	2.42	0.58	2.25
	Liestal	62.00	2.13	0.58	2.25
43	Grenchen	57.00	1.92	0.59	2.25
	Burgdorf	66.00	2.22	0.59	2.25
				0.42	3.55

Legende:

- Perimeter: Eingegrenztes Gebiet der Vergleichsuntersuchung. Umfasst in einigen Fällen auch Nachbar-gemeinden der erwähnten Städte
- Kosten Abo: Preis Monatsabonnement für Strecke ins Agglomerationszentrum (Preisstand Sommer 2003)
- Strecke: Durchschnittliche Distanz der Fahrten ins Agglomerationszentrum (eigene Berechnungen)
- km Preis: ÖV-Kosten für 50 Fahrten pro Monat
- Note: Bewertung in der Vergleichsunteruntersuchung (Note 6 der höchste, Note 1 der tiefste Wert)

Ostschweiz

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen sind zwar nirgends absolute Spitze, aber sie bekamen in der Studie durchs Band gute bis sehr gute Noten. Nur die Tarife für die Monatsabonnemente wurden als ungenügend bewertet. Sie bewegen sich aber im gesamtschweizerischen Durchschnitt. Insgesamt überzeugt das Busangebot aber durch die dichte Wagenfolge, die überzeugende Lösung der Umsteigehaltestelle am Bahnhofplatz, das gute Informationsangebot und den neuen Fahrzeugpark.

Chur Klassenbester

Ebenfalls Note "sehr gut" bekam der Stadtbus in Chur und wurde damit Klassenbester in der Sparte der "Kleinen Städte mit hoher Besiedlungsdichte". "Chur zeigt, dass eine Stadt nicht gross sein muss, um einen sehr hohen Qualitätsstandard im öffentlichen Nahverkehr aufzuweisen", heisst es in der Studie. Bemängelt wurden aber die recht teuren Monatsabonnemente und Einzelbillette, was angesichts der recht günstigen Parkgebühren im Stadtzentrum ein Nachteil für den öffentlichen Verkehr ist.

Frauenfeld hätte bessere Note verdient

Lediglich Note "genügend" bekam die Stadt Frauenfeld. Sie hätte eigentlich eine bessere Wertung verdient, kann doch die Umsteigehaltestelle auf dem Bahnhofvorplatz als eigentliches Vorzeigebispiel gelten. Negativ wirken sich aber die zahlreichen Postauto-Haltestellen, die nur schwach bedient werden, und das hohe Preisniveau des Tarifverbundes Ostwind auf die Bewertung aus.

St. Gallen: Gut trotz ältestem Fahrzeugpark der Schweiz

Noch Note "gut" erhielt das Busangebot in St. Gallen. Allerdings liegt St. Gallen damit am Schluss der Liste der "Grosse Städte und Agglomerationen". Dafür verantwortlich ist die geringe Benutzungsfreundlichkeit des Angebotes, etwa die fehlende Übertragbarkeit der Fahrausweise und das Fehlen von Niederflurwagen. Letzteres weist auf ein weiteres Defizit hin: St. Gallen hat mit einem Durchschnittsalter von 15 Jahren den ältesten Fahrzeugpark der Schweiz.

Geringe Siedlungsdichte erschwert effiziente Erschliessung im Rheintal

Qualitativ macht das Busangebot im St. Galler Rheintal zwar einen guten Eindruck. Bei den anderen Kriterien schneidet es aber eher mässig ab. Daher kann nur die Gesamtnote "knapp genügend" gegeben werden. Bei den Distanzen zu den Haltestellen ist das Rheintal am Schluss der Rangliste. Hier erschwert die geringe Siedlungsdichte des Gebietes natürlich eine effiziente Erschliessung. Katastrophal schneidet das Rheintal bei den Einzelfahrpreisen ab. Zwar sind diese nicht teurer als anderswo, aber angesichts fehlender Parkgebühren ist der Bus mit dem Auto nicht konkurrenzfähig.

Ungenügend in Rapperswil und Gossau-Herisau

Mit einem blauen Auge davon gekommen ist das ÖV-Angebot in Rapperswil-Jona. Einzig das gute Bahnangebot bewahrt Rapperswil-Jona vor einer ungenügenden Note. Insbesondere die geringen Taktfolgen und das magere Informationsangebot vermögen höheren Ansprüchen nicht zu genügen. Die Haltestellen beispielsweise sind angesichts der schlechten Positionierung der Haltetafeln nur schwer zu finden. Insbesondere als Folge der geringen Frequenzen der Busse muss das Angebot in den beiden Städten Gossau SG und Herisau als ungenügend bezeichnet werden.

Daneben sind die 2.20 Fr. für eine Einzelfahrt in Gossau angesichts des insgesamt mageren Angebotes zu viel.

Besseres Busangebot statt teure Umfahrungsstrassen

Der Autor der Studie kritisiert, dass die Verantwortlichen in Gebieten mit einem ungenügenden Busangebot oft versuchen, die vorhandenen Verkehrsprobleme mit überdimensionierten Strassenprojekten anzugehen. Allzu oft sind Ziel-/Quell- und der Binnenverkehr das Hauptproblem, das also "hausgemacht" ist. Darum ist die Entlastungswirkung einer Umfahrungsstrasse jeweils nur gering. Gerade Rapperswil und Herisau sind solche Beispiele. Dabei kann dieselbe Wirkung zu deutlich geringeren Kosten erreicht werden. Die belgische Stadt Hasselt führte mit grossem Erfolg den Nulltarif bei der Busbenutzung ein, was die Stadt nur 20 Franken pro Einwohner und Jahr kostet.

Bern / Solothurn

Neben Chur weist Biel das dichteste Netz von Bushaltestellen auf. Dies gepaart mit den dichten Taktfolgen, einem relativ neuen Fahrzeugpark und günstigen Preisen für die Einzelbillette verhilft den Verkehrsbetrieben in Biel zur Note "gut". Das neue, eigenwillige aber ansprechende Erscheinungsbild der Verkehrsbetriebe Biel hält weitgehend, was es verspricht. Doch einen Makel gibt es: Die relativ hohen Preise des Abo ZigZag.

Bäreabo zu teuer

Für Bern reichte es zwar zur Note "gut", trotzdem belegt es nur einen Platz im vorderen Mittelfeld. Gut schneidet Bernmobil bei den geringen Wartezeiten dank den häufig verkehrenden Trams und Busse ab.

Bemängelt werden aber die oft überfüllten Busse und die Umsteigeverhältnisse. Am Bahnhof ist es für Ortsunkundige kaum möglich, innert nützlicher Zeit den gesuchten Anschluss zu finden. Schlechte Noten erhalten auch die Fahrpreise der Abonnemente. Das BäreAbo ist mit 66 Franken pro Jahr in der Schweiz nach Zürich das teuerste Monatsabonnement – bei allerdings deutlich geringeren Distanzen, die damit zurück gelegt werden.

Thun: Gut, aber zu wenig Haltestellen

Thun verfügt über ein gutes Busangebot mit recht dichten Wagenfolgen. Auch die Einzelfahrtpreise sind vergleichsweise tief. Die Fusswege zu den Haltestellen sind aber relativ lang. Das heisst, es braucht mehr Haltestellen. Ungenügend sind die Umsteigeverhältnisse am Bahnhof, denn ein System für die Haltestellen ist auf Anhub nicht ersichtlich. Äusserst unattraktiv sind auch die wenigen Unterstände und Sitzmöglichkeiten.

Solothurn und Grenchen nur mässig

In der Agglomeration Solothurn verhilft einzig der recht neue Fahrzeugpark und das gute Sitzplatzangebot dem Bus zu einer genügenden Note. Alles andere ist verbesserungsfähig, etwa die Taktfolgen, aber auch die Zahl der Haltestellen.

Auch Grenchen vermag nur knapp zu genügen. Verbessert wird die Note u.a. durch die geringe Auslastung und ausreichend Sitzplätze – was andererseits wiederum als

Indikator für ein eher mageres Angebot gelten kann, das kaum genutzt wird. gelten kann. Und das zu einem stattlichen Preis von 57 Fr. für ein Monatsabonnement.

Fuss- und Velomodellstadt Burgdorf fällt durch

Burgdorf mag für den Fuss- und Veloverkehr eine Modellstadt sein, für den öffentlichen Verkehr ist es dies jedenfalls nicht. In der Gesamtwertung liegt die Agglomeration Burgdorf auf dem zweitletzten Platz. So lässt auch die Studie keinen guten Faden am Busangebot. Die Anschlüsse am Bahnhof mit Wartezeiten von teilweise über 10 Minuten sind eine Zumutung und die geringen Taktfolgen gehören zu den tiefsten in der Schweiz. - Schliesslich ist auch das BäreAbo für die Agglomeration Burgdorf viel zu teuer.

Dass es auch besser sein kann, zeigt der Vergleich mit Liestal BL oder dem Zürcher Furttal. Dort sind die Verhältnisse praktisch identisch. Trotzdem ist das Angebot deutlich besser und wird doppelt bzw. vier Mal so häufig benutzt wie in Burgdorf.

Auch Burgdorf ist eines der Beispiele, wo die anstehenden Verkehrsprobleme mit überdimensionierten Strassenprojekten angegangen werden. Auch hier ist der Ziel-/Quell- und der Binnenverkehr das Hauptproblem: Es ist "hausgemacht", die Entlastungswirkung ist nur gering. Dabei kann dieselbe Wirkung zu deutlich geringeren Kosten erreicht werden. Die belgische Stadt Hasselt führte mit grossem Erfolg den Nulltarif bei der Busbenutzung ein, was die Stadt nur 20 Franken pro Einwohner und Jahr kostet.

Basel / Zürich

Punkto Qualität sind die Angebote von Tram und Bus in Zürich und Basel durchaus vergleichbar. Bei der Benutzungsfreundlichkeit schneidet Basel vor allem wegen den in allen Fahrzeugen vorhandenen Niederflureinstiegen besser ab.. Dagegen weist Zürich aber eine wesentlich dichtere Erschliessung in der Fläche auf, was nicht zuletzt auf das dortige Quartierbuskonzept zurückzuführen ist. Bei der Fahrgeschwindigkeit profitiert Zürich ausserdem durch das ausserordentlich gute S-Bahn-Angebot, dass die Reisezeiten innerhalb der Stadt verkürzt. Die hohen Preise für Einzelbillette in Zürich werden wiederum durch die höheren Parkgebühren und die längeren Distanzen relativiert.

Gefährlicher Aeschenplatz

Das Tram- und Busangebot in Basel bekam die Note "sehr gut". Dies ist insbesondere durch die hohen Taktfolgen, die Benutzungsfreundlichkeit und das sehr gute Informationsangebot gerechtfertigt. Unübertroffen sind auch die günstigen Preise für die Einzelbillette. Weniger gut werden die Umsteigeverhältnisse bei den wichtigen Basler Haltestellen bewertet. Zwar bekam die neue Anlage am Centralbahnhof eine Spitzennote, andere Anlagen sind aber weniger überzeugend. Insbesondere die Verhältnisse am Aeschenplatz sind für Ortsunkundige kaum durchschaubar und teilweise auch gefährlich.

Basel-Süd: Zwiespältig

Zwiespältig ist der Eindruck in den südlichen Agglomerationsgemeinden von Basel. So sind die Fahrgeschwindigkeiten angesichts der relativ grossen Haltestellenabstände hoch. Andererseits sind die Fusswege zu den Haltestellen

gerade deswegen weit.

Für die Fahrten ins Stadtzentrum von Basel ist der Preis des Umweltabos relativ günstig, dagegen sind Gelegenheitsfahrten mit Tram und Bus angesichts fehlender Parkgebühren in der Agglomeration unattraktiv. Punkto Qualität ist Basel-Süd top – lediglich der Fahrzeugpark muss modernisiert werden.

Liestal mit schlecht lesbaren Fahrplänen

Positiv fällt in Liestal der moderne Fahrzeugpark auf. Ungenügend erscheint dagegen das Informationsangebot. Die Fahr- und Liniennetzpläne beispielsweise sind nur schlecht leserlich. Wer zudem nur innerhalb der Agglomeration Liestal pendelt, bezahlt für das Umweltabo zu viel. Insgesamt erhält Liestal aber eine genügende Note.

Natürlich haben es kleine Agglomerationen schwerer, da hier das Nachfragepotenzial immer geringer sind als in Grossstädten. Die Bedürfnisse der Kunden sind aber überall dieselben.

Aargau

Die Noten für die Agglomeration Aarau bewegen sich im gesamtschweizerischen Mittel. Die meisten Kriterien werden genügend bis gut erfüllt. Ungenügende Noten sind dort zu verzeichnen, wo das Niveau gesamtschweizerisch ungenügend ist – bei den Preisen für die Monatsabos und der Fahrgeschwindigkeit. Nicht besonders attraktiv ist auch das Umsteigen am Bahnhof Aarau. Die Wege sind lang, die Wegweisung verwirrend, bei der Haltestelle in Richtung Stadtzentrum fehlen Unterstände.

Gutes Busangebot in Baden-Wettingen

In der Klasse der "Mittelgrossen Agglomerationen mit geringer Siedlungsdichte" nimmt Baden-Wettingen den dritten Platz mit der Gesamtwertung "gut" ein, wozu auch die neue Umsteigeanlage beim Bahnhof Baden beiträgt. Die Einzelbillette sind vergleichsweise günstig. Da dieses gute Angebot auch genutzt wird, treten oft Kapazitätsengpässe auf.

Olten: nicht berauschend

Insgesamt genügend ist das Busangebot in Olten. Hervorzuheben ist hier schlechte Bewertung der "Benutzungsfreundlichkeit". Darunter ist insbesondere die aufdringliche Werbung, das marginale Angebot ab 22 Uhr, aber auch die "Hinketakte" (periodisch wechselnde Abfahrtszeiten) zu verstehen.

Zofingen-Wiggertal fällt durch

Schlecht schneidet das Angebot im Wiggertal ab. Zofingen gilt zwar als Agglomeration und doch hat das Busangebot nur wenig mit einem Agglomerationsbetrieb gemein. Dazu sind die Taktfolgen mit 30-60 Minuten viel zu gering. Das Informationsangebot ist neben Bellinzona zudem das Schlechteste in der Schweiz. Mit Ausnahme der Fahrpläne fehlt es praktisch an allem. Angesichts fehlender Netzpläne ist für Ortsunkundige eine Benutzung des Busses im Wiggertal ausgesprochen schwierig.

Zentralschweiz

Als gut bewertet werden in Luzern die dichten Taktfolgen, die auch "grosstädtischen Ansprüchen" genügen können. Kurze Fusswege zu den Haltestellen sind ein weiterer Pluspunkt des Busangebotes in Luzern. Auch die Einzelbillette sind angesichts der recht hohen Parkgebühren in der Innenstadt attraktiv. Der Preis für den Passepartout erscheint dagegen zu hoch. Hier wäre ein eigentliches Stadtabo zu einem günstigeren Preis wünschenswert.

Emmen überraschend weit vorne

Das kleine Emmen belegt immerhin Rang 7 und erhält Note "gut". Dabei profitieren die Emmer Busbetriebe von einer Überlagerung mit dem Angebot der VBL, der Auto AG Rothenburg und nicht zuletzt auch durch die SBB. Diese bietet mit der neuen Haltestelle Gersag gute Verbindungen nach Luzern an, wobei der Ortsbus schlanke Anschlüsse garantiert. Ungenügend ist dagegen die Gestaltung der zentralen Umsteigehaltestelle Sonnenplatz. Die Haltepunkte sind für Ortsunkundige kaum zu finden.

Zug: gut, aber hohe Abo-Preise

Das ÖV-Angebot in Zug bekommt fast durchwegs gute Noten. Allerdings ist der Fahrzeugpark grösstenteils veraltet und die Preise für die Abonnemente sind zu hoch. Eher mässig bewertet wird die Umsteigesituation am Bahnhof. Ungenügend ist auch die Fahrgeschwindigkeit. Hier dürfte die Inbetriebnahme der Stadtbahn Abhilfe schaffen.

Tessin

Die Busbetriebe im Tessin schneiden sehr unterschiedlich ab. Gemeinsam ist ihnen aber, dass sie in der Benutzerfreundlichkeit und im Informationsangebot eher schlecht abschneiden. Der Umsteigeeffekte durch Verbilligung des Arcobaleno könnte wohl noch deutlich verbessert werden, wenn auch das Angebot entsprechend optimiert wird.

Lugano: gut

Die neue Erscheinung des Busbetriebes in Lugano wirkt gefällig und lässt eines leicht vergessen: Es macht ökologisch wenig Sinn, im Smog-geplagten Tessin von Trolleybussen auf Dieselbussen umzustellen. Trotz des recht guten Angebotes sind einige Mängel hervorzuheben: Es handelt sich bei Lugano um das deutlich langsamste Busangebot in der Schweiz. Ausserdem schneidet die zentrale Haltestelle Centro als eine neue Anlage unbefriedigend ab.

Locarno: genügend

Eine bessere Erschliessung in der Fläche ist insbesondere in Ascona notwendig. Ansonsten wünscht die Studie Verbesserungen bei der Benutzungsfreundlichkeit und dem Informationsangebot. Die FART in Locarno stellt den einzigen Betrieb dar, der auf seinen Netzplänen keine Haltestellen aufführt und ist eine der wenigen ohne Homepage.

Bellinzona: ungenügend

Bellinzona hat zwar das billigste Busangebot in der Schweiz, aber das Angebot ist

schlecht. Die Busse fahren so unregelmässig, dass es eher als Ausnahme denn als Regel erscheint. Taktfahrpläne existieren nicht. Das Informationsangebot ist ausgesprochen schlecht. Netzpläne beispielsweise sind nur an wenigen Haltestellen im Zentrum vorhanden.

Romandie

Ein Klischee bestätigt sich

Das Angebot in der Romandie ist insgesamt weniger gut als dasjenige östlich des Röstigrabens. Dies gilt insbesondere für Kriterien wie die Qualität der Umsteigehaltestellen, Informationsangebot und Benutzer-freundlichkeit. In der Romandie fehlen oft die "kleinen" Dinge, die die Benutzung von Tram und Bus angenehm gestalten: Integraler Tarifverbund, Übertragbarkeit der Abonnemente, gute Anschlüsse, attraktive Nachtbusangebote etc.

Langsamer als in der Deutschschweiz

Trams und Busse fahren wesentlich langsamer als anderswo in der Schweiz. Sieben der neun letzten Plätze bei diesem Kriterium werden von Städten und Agglomerationen aus der Romandie belegt. In Genf und Sitten sind Trams und Busse durchschnittlich mit 16 km/h unterwegs. Der Schweizer Durchschnitt beträgt dagegen 19.4 km/h. Dafür sind die Siedlungsgebiete in der Westschweiz dichter mit Bushaltestellen erschlossen als in der Deutschschweiz.

Tarifliche Massnahmen gefordert

Allgemein erhalten die Tarife der Monatsabonnemente die schlechtesten Noten. Zwar ist der öffentliche Verkehr immer günstiger, wenn man alle Kosten einberechnet. Das Problem ist aber, dass dies normalerweise nicht gemacht wird. So können bei den Monatsabonnements nur wenige Betriebe mit dem Auto konkurrieren. umverkehr verlangt daher im Textentwurf zu einer neuen, eidgenössischen Volksinitiative auch tarifliche Massnahmen.

Übersicht über die untersuchten Gebiete

Fribourg: genügend

Fribourg ist bezüglich Geschwindigkeit zwar recht attraktiv (hohe Taktfrequenzen, schnelle Fahrgeschwindigkeit), vermag aber bei der Qualität nicht zu überzeugen. Zusätzlich sind mangelnde Benutzerfreundlichkeit (z.B. mit Werbung verklebte Scheiben) und ein ungenügendes Informationsangebot zu nennen. Auch die Haltestelle am Bahnhof überzeugt angesichts der langen Wege und mühsamen Strassenübergängen nicht.

Genf: gut

Das Informationsangebot lässt nichts zu wünschen übrig, was in der Westschweiz eine Ausnahme darstellt. Auch sonst deckt das Angebot die Bedürfnisse eines Grosstadtpublikums. Allerdings ist der öffentliche Verkehr in Genf – wohl als Folge des allgemein grossen Verkehrsaufkommens – sehr langsam. Verbesserungen wären auch an den Umsteigeanlagen notwendig, deren Haltestellen oft recht verzettelt sind.

La Chaux-de-Fonds : knapp genügend

Bei den direkten Kosten ist der Bus mit dem Auto wegen der fehlenden Parkgebühren nicht konkurrenzfähig. Auch die Monatskarten sind angesichts der relativ kurzen Distanzen zu teuer. Ansonsten weist die Jura-Stadt ein gutes Angebot auf.

Lausanne: gut

In Lausanne ist ein gutes Angebot bei recht günstigen Preisen zu finden. Die Frequenzen der Busse sind hoch und die Distanzen zu den Haltestellen kurz. Dagegen ist der Fahrzeugpark überaltert und Sitzplätze können schnell zur Mangelware werden.

Morges: knapp genügend

Die Umsteigeanlage am Bahnhof in Morges ist total unübersichtlich und kann als die schlechteste Lösung für die Schweiz gelten. So ist die Haltestelle in Richtung Zentrum nicht einmal angeschrieben. Die Bedienungs-häufigkeit könnte noch verbessert werden. Ausserdem wäre ein Tarifverbund mit den TL (Lausanne) wünschbar.

Neuchâtel: genügend

Wegen der oft fehlenden Sitzplatzkapazität und dem überalterten Fahrzeugpark kann das ansonsten gute Angebot in Neuchâtel nur als "genügend" bewertet werden.

Sitten: sehr schlecht

Sion liegt zu Recht am Schluss der Tabelle. Grundsätzlich gilt: Der Bus muss in Sitten neu erfunden werden. Schon die Wegweisung am Bahnhof ist irreführend. Praktisch unmöglich ist das Finden des nächsten Kurses auf der Fahrplantabelle. Die Aufführung der Fahrpläne aller Linien ist nämlich eher irreführend als hilfreich. Da die Liniennummern auf den Haltestafeln nicht aufgeführt sind, muss der Haltestellename mühsam in den Fahrplanfeldern gesucht werden.

Vevey-Montreux: genügend

Vevey-Montreux weist ein ansprechendes Angebot auf, das sich im Rahmen des Durchschnittes bewegt. Zu erwähnen ist die Umsteigeanlage am Bahnhof. Zu den Anschlussbussen ist nämlich ein weiter Weg erforderlich, der ausserdem schlecht markiert ist – Priorität genießt hier das Auto.

Yverdon: genügend

Das Angebot in Yverdon ist ausgesprochen günstig. Der Fahrzeugpark ist neu, ebenso wie die gut gelöste Umsteigeanlage am Bahnhof. Ansonsten ist das Angebot aber noch stark verbesserungsfähig. So würden beispielsweise weniger Umwegfahrten bei der Linienführung auch die Reisezeiten verkürzen.