

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (1996)

**Heft:** 3

**Artikel:** Sparsamer öV

**Autor:** Schoop, Peter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957481>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 01.05.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Sparsamer öV

## ► Peter Schoop

**Kontinuierlicher Ausbau in den meisten Regionen, grosse Qualitätssprünge mit Taktfahrplänen auf vielen Linien - dies prägte die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten beiden Jahrzehnten.**

**Rigide Vorgaben nach prozentualen Kürzungen oder Reduktion von bestimmten Beiträgen - die Umkehr droht seit ein paar Jahren. Der Zug zum Sparen hat auch vor dem öffentlichen Verkehr nicht Halt gemacht. Die Forderung "Sparen" ist in aller Munde, und die Rezepte sind beim öV schnell zur Hand, zumal sie einfach und eingängig klingen: Streichung von Zügen bzw. Kursen, Umstellung auf Bus- oder Bedarfsbetrieb, heissen die Lösungen. Im nahen Ausland lautet die Lösung radikal: "Rückzug aus der Fläche".**

**Der Abbau hat auf einigen Linien bereits eingesetzt, in anderen Gebieten bleiben neue Konzepte für einen besseren Regionalverkehr in der Schublade. Es gibt aber daneben durchaus andere Ansätze, wo das Motiv zur Änderung tiefer ansetzt und die Umsetzung Erfolg verspricht.**

### Der Zwang zum Sparen

Öffentlicher Verkehr und Sparen - zwei Fragen sollten vorangestellt werden:

- Wozu: Welche Zielsetzungen soll der öV verfolgen?
- Wie: Wie soll der öV angeboten und betrieben werden?

Die folgenden Überlegungen beruhen auf Untersuchungen von Buslinien in ländlichen Gebieten des Kantons Luzern.

### Grundversorgung im ländlichen Raum

Die Erschliessung von kleinen und kleinsten Siedlungen, auch in entlegenen Gebieten, wurde bis anhin nie in Frage gestellt, selbst wenn Bau und Unterhalt der Strassen sehr grosse Mittel benötigen. Zur Erschliessung zählt (noch) fast immer eine Buslinie an die nächste Bahn- oder Buslinie, die mit wenigen Kursen eine öV-Verbindung aufrecht erhält. Die Tradition wurde mit einer sozialpolitischen Zielsetzung ergänzt: Auch Nichtmotorisierte sollen über eine minimale Mobilität verfügen können. Der Begriff "Grundversorgung"

steht dafür, und er hat Eingang in viele kantonale Leitbilder gefunden. Die Zielsetzung leitet sich von zwei Sachverhalten ab:

- Trotz überdurchschnittlichem Motorisierungsgrad - mobil mit dem Auto sind auch im ländlichen Raum nicht alle Haushalte, und schon gar nicht alle erwachsenen Personen (Mikrozensus 1994: rund 17% der Haushalte im ländlichen Raum verfügen über kein Auto).
- Einrichtungen der Versorgung, Dienstleistung und Ausbildung befinden sich nur zum Teil oder gar nicht in der Wohngemeinde. Gerade im ländlichen Raum werden solche Infrastrukturen in den Gemeinden aufgegeben und in regionalen Zentren zusammengefasst. Der Rückzug aus der Fläche ist hier seit langem Tatsache.

Viele Besorgungen und Tätigkeiten setzen deshalb zwingend Ortsveränderungen voraus. Der öffentliche Verkehr erhält immer mehr die Funktion, dies allen noch einigermaßen möglich zu erhalten, als Teil des "service public".

Ein Grundversorgungs-Angebot müsste auch im ländlichen Raum die durchgehende zeitliche Verfügbarkeit für die ganz unterschiedlichen Aktivitäten vermitteln können. Konkret heisst dies: Durchgehender Stundentakt.

Bei geringem Nachfragepotential kann dies nicht vertretbar sein. Eine Reduktion des Angebots auf etwa stündliche Fahrgelegenheiten in den 3 Zeitbereichen Morgen, Mittag, früher Abend stellt aber die untere Grenze dar. Der öV soll benützbar bleiben, und nur einzelne Kurse können dies nicht vermitteln.

### Lösungsansätze zum Sparen

**Streichung von Kursen:** Die Reduktion des Angebots - die einfachste Lösung wird im ländlichen Raum zum Problem: Wie sollen Aktivitäten noch möglich, zentrale Orte mit Infrastruktureinrichtungen noch zugänglich sein? Die Massnahme steht fast immer mit den oben erwähnten Überlegungen zur Grundversorgung im Widerspruch.

**Umstellung auf Bedarfsbetrieb:** Der unkonventionellen Betriebsweise geht ein anderer Denkansatz voraus: Wie lässt sich ein öV-Angebot aufrecht erhalten, wenn die Nachfrage räumlich und zeitlich sehr unregelmässig auftritt und vielfach

► Peter Schoop,  
Metron Verkehrs-  
planung- und Ingenier-  
büro AG, Brugg

ganz ausbleibt? Also nicht die Leistung von vornherein auf das (unbrauchbare) Minimum beschränken, sondern mehr anbieten. Dann nur das fahren, was je nach Tag oder Kurs verlangt wird. Das Modell leuchtet im Prinzip ein und ist in vielen Ausführungen realisiert. Nur - der Fahrgast wird hier jedesmal zum Besteller und damit schiebt sich eine zusätzliche Hürde zwischen Fahrtwunsch und Benützung.

Diese Hürde kann für viele Personen zu hoch liegen, wie die Auswertungen einer Linie im Kanton Luzern mit aller Deutlichkeit zeigen. Nach der Umstellung des Sonntagsangebots (4 Kurspaare) auf Bedarfsbetrieb (mit Taxiunternehmen) sank der Aufwand auf 20%, die Fahrgastzahl auf 31%!

Die Schlussfolgerung liegt auf der Hand: Unkonventionelle Betriebsweisen lassen sich nicht nur mit einem Fahrplan "verkaufen", eine umfassende Information muss die Benützung nahebringen und die Hürde tiefer setzen.

#### **Umfassenderer Lösungsansatz**

Die Untersuchung einer von einem privaten Unternehmer betriebenen Buslinie zeigte neue Ansatzpunkte für einen sparsamen öV auf.

Die Sparmöglichkeiten schienen nach dem ersten Blick auf den Fahrplan ausgereizt. Eine detaillierte Analyse gab Aufschluss über zwei Gründe des hohen Aufwands: Unproduktive Stillstandszeiten, Einsatz eines zweiten zusätzlichen Fahrzeuges für eine kurze Zeit über Mittag.

---

#### *Merkmale der untersuchten Linie*

- 2 Linienäste
- Fahrzeit: 15 bzw. 10 Minuten
- Kombination von Linienbetrieb (fixe Kurse) und Bedarfsbetrieb (Fahrt nur nach Anmeldung)

---

#### *Fahrplanangebot bis 1995*

- 9 bzw. 7 Kurspaare, nur während der Schulzeiten; 2 Fahrzeuge
- 7 bzw. 3 Kurspaare in den Schulferien

---

#### *Neues Konzept ab 1995*

- Grundversorgungsangebot auf beiden Ästen, während des ganzen Jahres: 8 bzw. 9 Kurspaare; 1 Fahrzeug
- Systematisierter Fahrplan
- Namhafte Einsparung des Betriebsaufwandes

Die Suche nach Lösungen setzte breit an, und namentlich bei den sehr spezifischen Bedürfnissen: Fahrten zur Schule von beiden Linienästen, Fahrten in den Kindergarten, Rückkehr nach Hause über Mittag. Ist letzteres für alle notwendig, lautet die erste ketzerische Frage, bzw. muss die Forderung nach ausreichender Mittagszeit mit einem sehr aufwendigen Spezialangebot erfüllt werden? Diese Frage stellt sich auch, weil viele Kinder ohnehin weite Anmarschwege zurücklegen

müssen und eine Mensa zur Verfügung steht. Welche Wartezeiten sind zumutbar, war eine weitere Frage.

Im Gespräch mit dem kooperativen Rektor des Schulzentrums wurde zuerst versucht, die unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen zu klären, zu gewichten und den Spielraum für Lösungsmöglichkeiten auszuloten. Diese wurden darauf mit Kanton, Gemeinde, Schule und Unternehmung ausgiebig diskutiert.

Die "radikalste" Variante fand Zustimmung bei allen Beteiligten. Das neue Konzept schien vertretbar, auch wenn damit das Mittagessen zuhause nicht mehr für alle möglich ist. Die Vorteile sind gewichtig und betreffen beide Talschaften.

Das Beispiel macht verschiedene Sachverhalte deutlich:

- Spezielle Anforderungen von bestimmten Kundensegmenten sind offenzulegen und zu hinterfragen. Sie können das Angebot für andere Benutzerkreise verschlechtern und namentlich zu hohen Kosten führen.
- Der Bedarfsbetrieb stellt eine Möglichkeit dar, auch bei schwankender und/oder schwacher Nachfrage, ein Grundversorgungsangebot zu schaffen.
- Beides muss dazu dienen, ein vertretbares Verhältnis von Aufwand und Nutzen zu erreichen.

#### **Einige vorläufige Folgerungen**

- Bei allen Sparbemühungen - die Zielsetzung "Grundversorgung" darf im ländlichen Raum nicht preisgegeben werden. Eine bestimmte Anzahl Kurse soll sicherstellen, dass Versorgung, Dienstleistungen und Ausbildung auch für Nichtmotorisierte zugänglich bleiben. Der Umfang dieses Angebots muss Bestand haben, als Teil des "service public".
  - Das Angebot lässt sich auf verschiedene Weise erbringen, nicht nur mit "fixen" Fahrten. Unkonventionelle Betriebsformen verlangen aber neue und bessere Informationsmittel, das Angebot dem Kunden nahezubringen.
  - Die Forderungen nach möglichst einheitlichen und einfachen Modalitäten zur Benutzung des Angebots, sowie nach kostengünstigem Betrieb könnten vermehrt neue regionale Organisations- und Betriebsstrukturen notwendig machen.
  - Die Planung muss Infrastruktur und Transport in einen Zusammenhang stellen. Der Versuch mit einer "mobilen" Post im Calancatal sei als Beispiel erwähnt, in einem anderen Bereich eine Grundversorgung beizubehalten.
- Sparen kann nicht ein Thema des öV allein sein. Spezielle, scheinbar unveränderliche Anforderungen sind zu hinterfragen und Lösungsmöglichkeiten mit verschiedenen Beteiligten zu suchen. Nicht einfach sparen, sondern ein sparsamer öV mit längerdauerndem Bestand müsste die Zielsetzung sein. ■

#### **Les transports publics à l'économie**

*Après avoir connu des années de développement et d'extension continus, apportant en partie des améliorations réelles, les transports publics se trouvent confrontés à une situation nouvelle. L'état des finances publiques et les mesures d'économies qui en découlent se font sentir tant pour la couverture des frais généraux que par l'entretien des infrastructures. L'heure est aux économies.*