

Zielbild für die Mobilität

SBB
Juli 2024

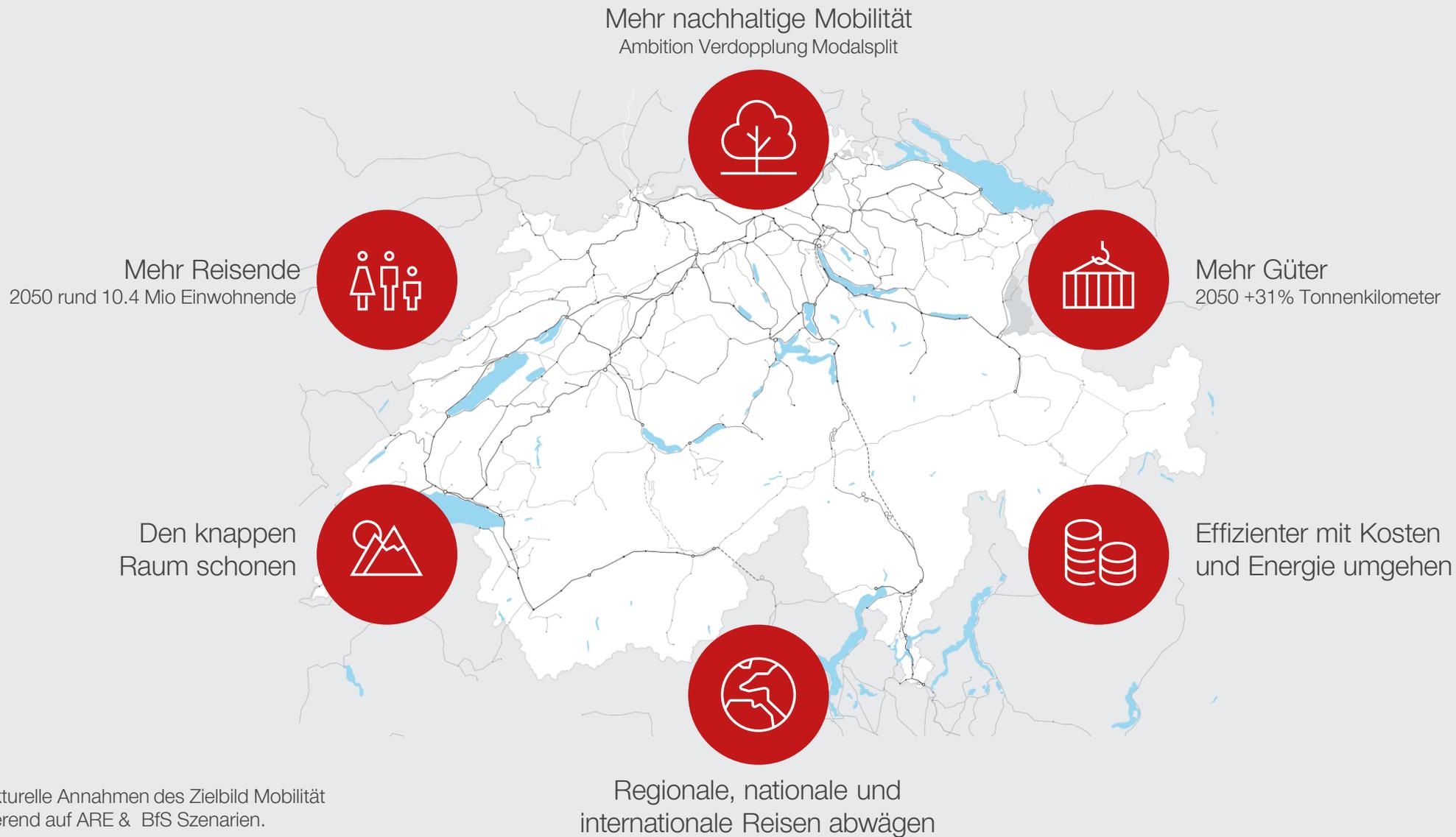
Stand
3. Juli



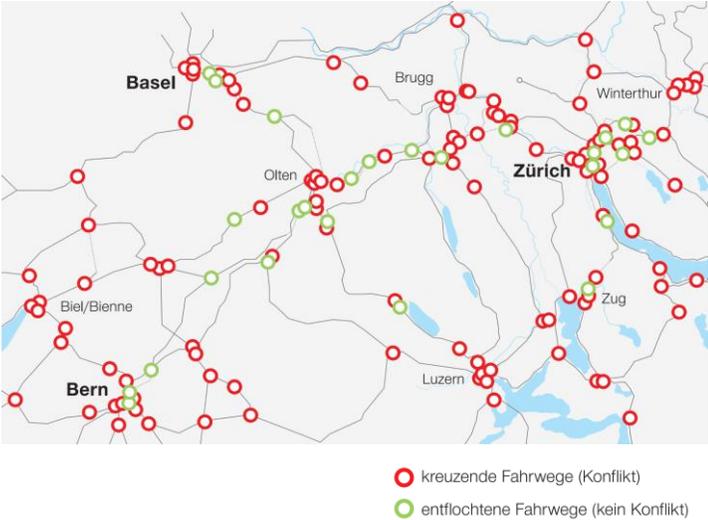
Mobilität nach meinem Rhythmus

häufiger, schneller, flexibler

Die Ansprüche an die Mobilität steigen.

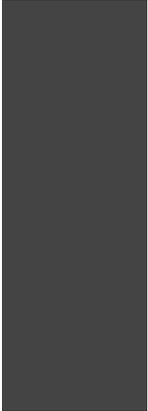


Weiter wie bisher ist störungsanfällig, bringt wenig Verlagerung und dauert lange.



■ Modalsplit
■ Infra-Invest

Ca. 60-80 Mrd.



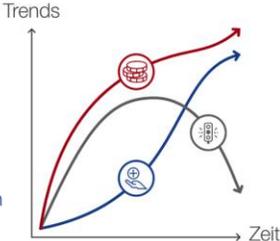
Ca. +1.7%



Megabauprojekt der SBB ist zurück auf Feld 1 – wie es dazu kam

Kanton und SBB rudern bei der Standortsuche für neue S-Bahn-Abstellanlagen zurück. Auch wegen der Hartnäckigkeit einer Gruppe Anwohnerinnen und Anwohnern in Bubikon.

Systemkosten
 Kundennutzen
 Überkapazität



Hohe Komplexität – keine Kapazität

Das Knotenprinzip der Bahn 2000 ist an der **Kapazitätsgrenze**, die **Komplexität** des Gesamtsystems steigt überproportional.

Wenig Wirkung – Hohe Kosten

Mit aktuellen Planungsprämissen folgen hohe **Investitions- und Unterhaltskosten** und ein kleiner Effekt auf den Modalsplit.

Lange Dauer – wenig Platz

Die nötigen Ausbauten und Tiefbahnhöfe **brauchen zu lange**. Flächen für Ausbauten, Unterhalt, Abstellung und Logistik fehlen.

Quelle: Studie „BAHN 2050 Kernsatz 3: Verdoppelung Modalsplit“ (2021)

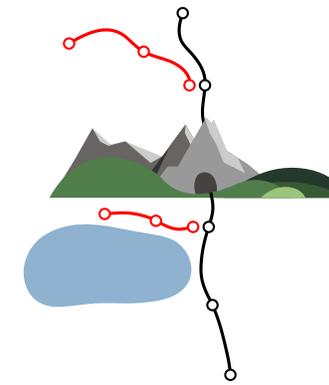
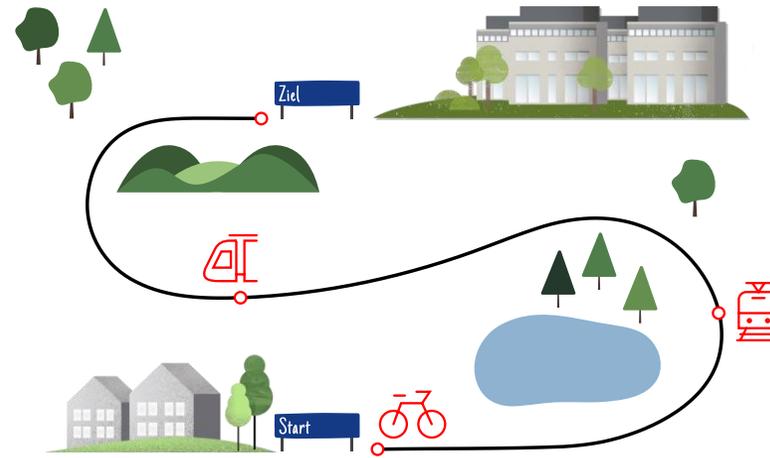
Die SBB skizziert ein Zielbild Mobilität, das Reisende und Verlader ins Zentrum stellt.



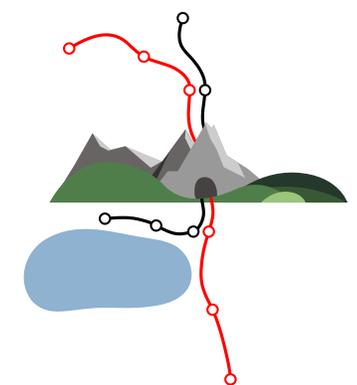
Heute



Zielbild



Fahrplan A



Fahrplan B

Häufiger

«Alle 15 Minuten ein Zug.»

Schneller

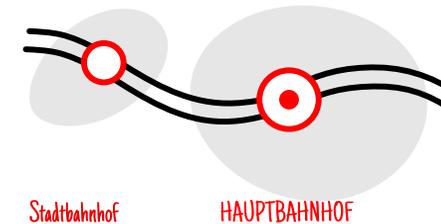
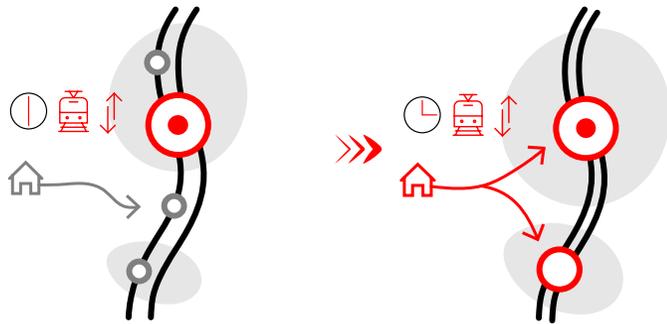
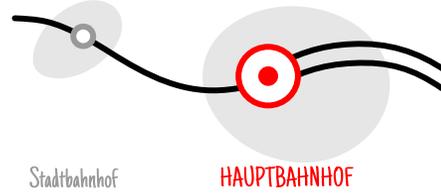
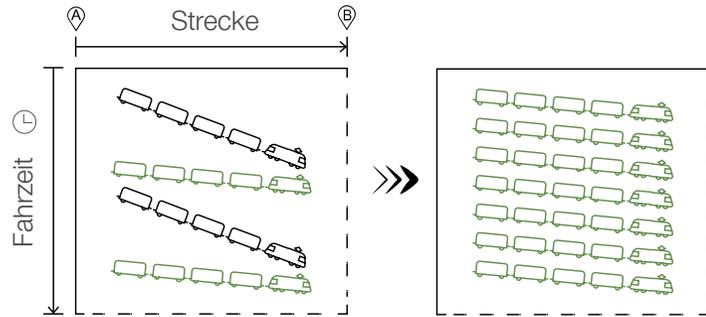
«Nahtlos von Tür zu Tür»

Flexibler

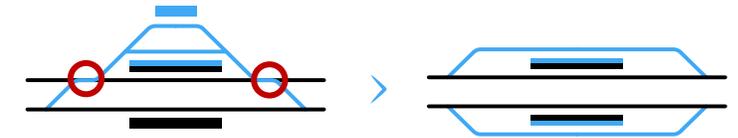
«So direkt wie möglich»

Häufiger alle 15 Minuten auf der bestehenden Infrastruktur.

Oder: wie wir mehr machen mit dem, was wir haben.



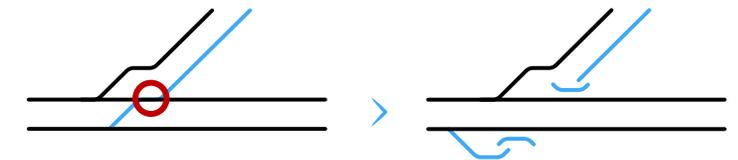
Gleise in symmetrischer Seitenlage



Wenden in Mittellage



Kreuzen entflechten



Harmonisierung

Eine **Harmonisierung der Geschwindigkeit** und eine fokussierte Haltepolitik schafft mehr Kapazität auf der Strecke und ein besseres Angebot für die Reisenden.

Taktknoten

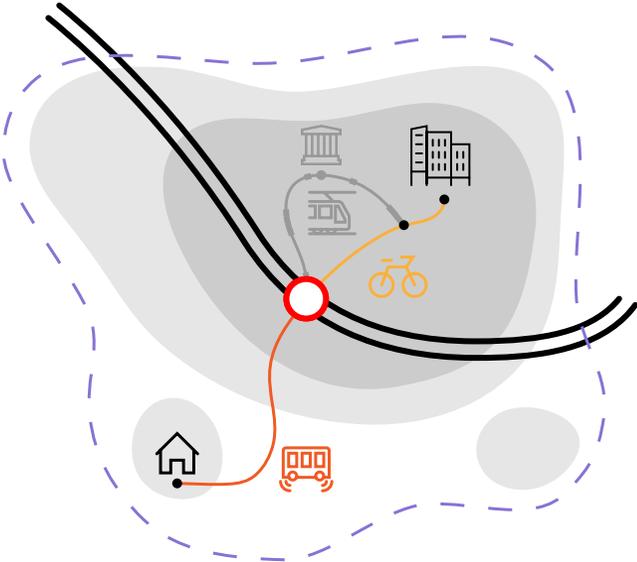
15' Takt und Stadtbahnhöfe machen es möglich, die Anschlüsse neu zu organisieren und die **Taktknoten teilweise aufzulösen**. Das schafft mehr Kapazität in den Bahnhöfen.

Gleislays

Eine **Kapazitätsoptimierung der Gleislays** reduziert die Konflikte, stärkt die Resilienz und schafft mehr Kapazität auf dem Netz.

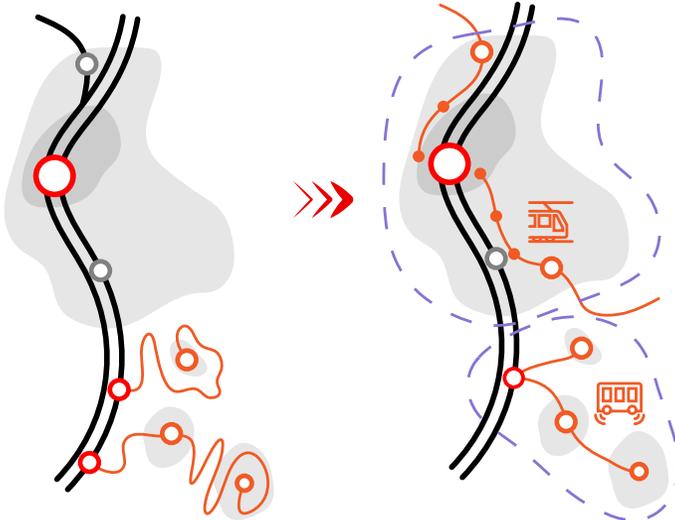
Schneller auch mit dem langsameren Verkehrsmittel.

Oder: warum die Bahn nicht immer die beste Lösung ist.



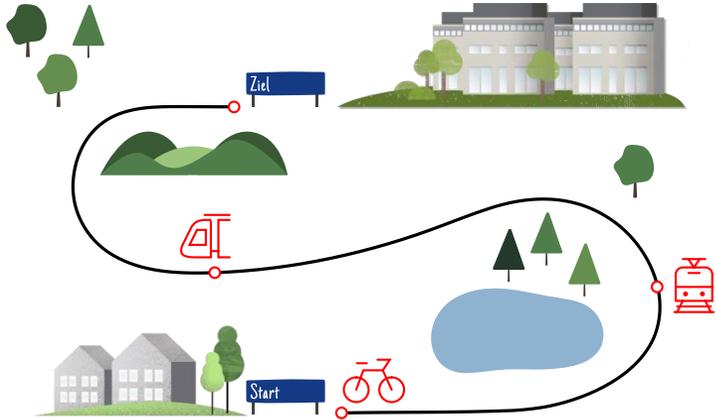
15 Minuten Mobilitätsräume

15' Räume um Verkehrsdruescheiben stellen den **nahtlosen Anschluss** an die Bahn mit dem geeigneten Verkehrsmittel sicher. 98% der Bevölkerung sind so in maximal 15' am Bahnhof.



Komplementäre Systeme

Tram, Lightrail, eVelo oder On-Demand (teilweise selbstfahrend) ergänzen die Bahn je nach Raumtyp **komplementär**. So kann die Haltepolitik optimiert werden und die Reisezeit sinkt.

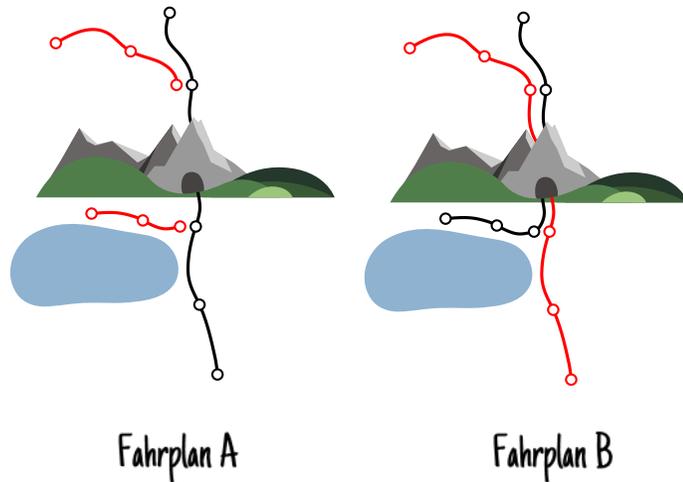


Gesamtmobilität

Die Verkehrsmittel können besser **nach ihren Stärken** eingesetzt werden durch Investition und Planung der Gesamtmobilität und kritische Reflektion der Rollen.

Flexibler durch Standardisierung und Systematisierung.

Oder: warum wir mehr können, wenn wir mehr vom Gleichen haben.



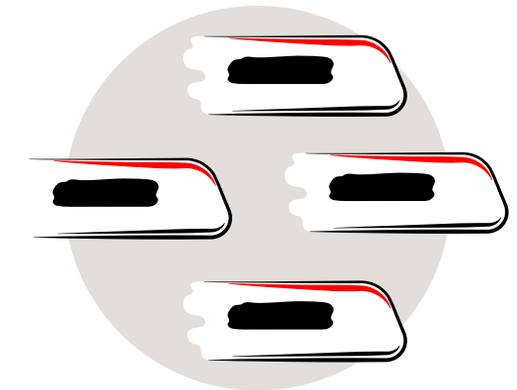
Mehrere Fahrpläne

Das Kundenverhalten insb. im überregionalen Freizeitverkehr wird mit **zusätzlichen Fahrplänen** – basierend auf einem Grundfahrplan – flexibel abgebildet.



Systematisierte Infrastruktur

Eine Infrastruktur **für mehr als einen Fahrplan** erhöht die Flexibilität und stärkt die Robustheit und Resilienz.



Standardisiertes Rollmaterial

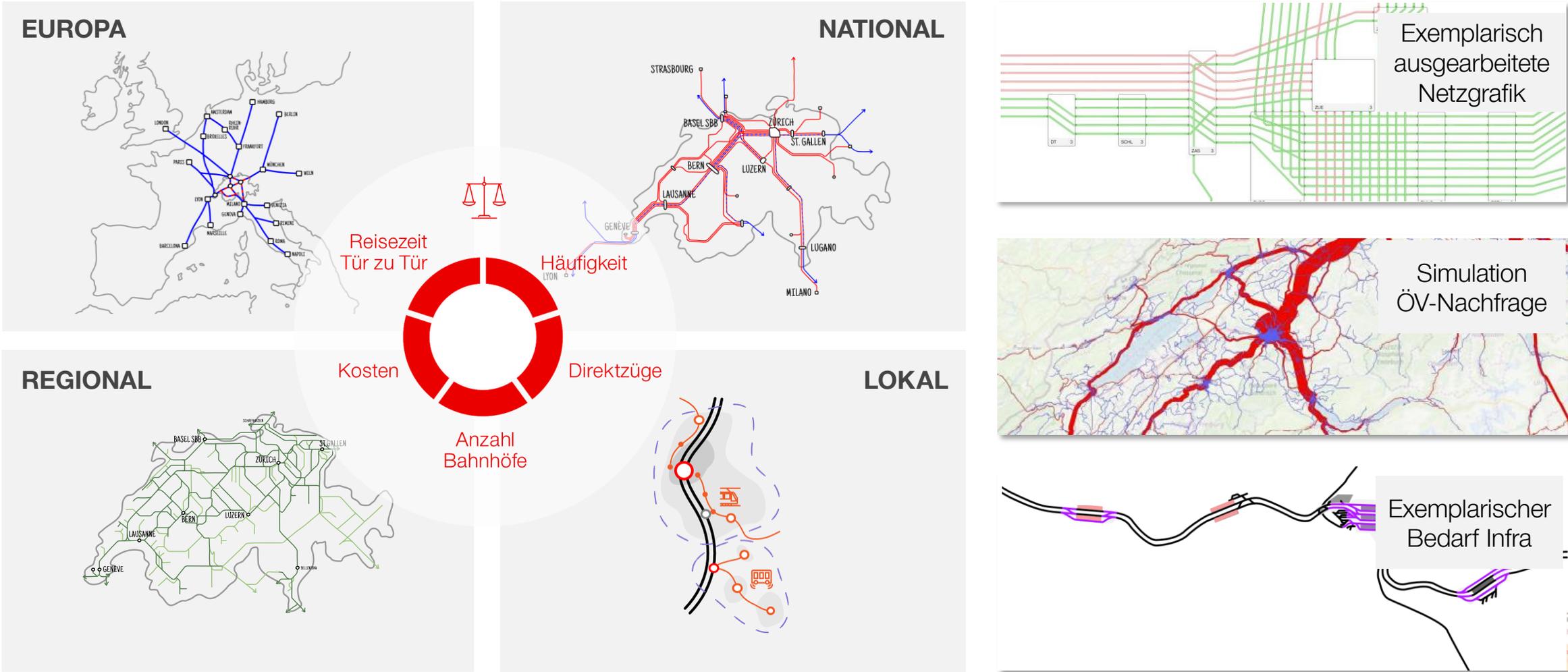
Eine technische Standardisierung des Rollmaterials ermöglicht es, die Züge in der gesamten Schweiz **flexibel und nachfrageorientiert** einzusetzen.

Im Güterverkehr auf Suisse Cargo Logistics aufbauen.

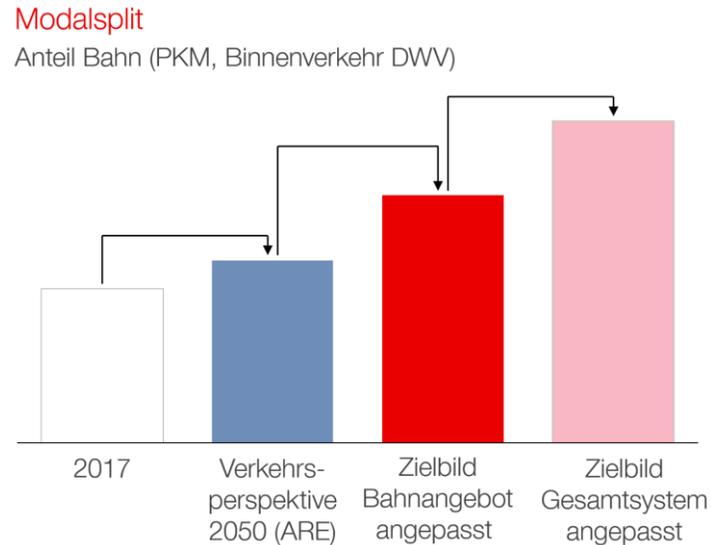
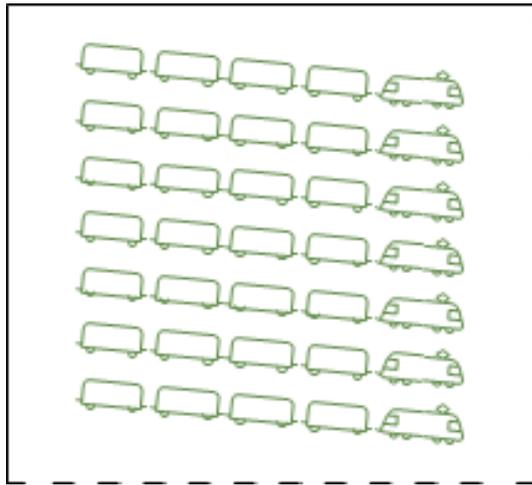


- Auch im Güterverkehr ist ein „**häufiger, schneller und flexibler**“ ein Bedürfnis. Das Zielbild Mobilität knüpft dabei an das Konzept Suisse Cargo Logistics an.
- Die **Mengen** Suisse Cargo Logistics sind im Zielbild Mobilität hinterlegt.
- 2024 ist der Güterverkehr einer der **Schwerpunkte** in der fachlichen Weiterentwicklung.

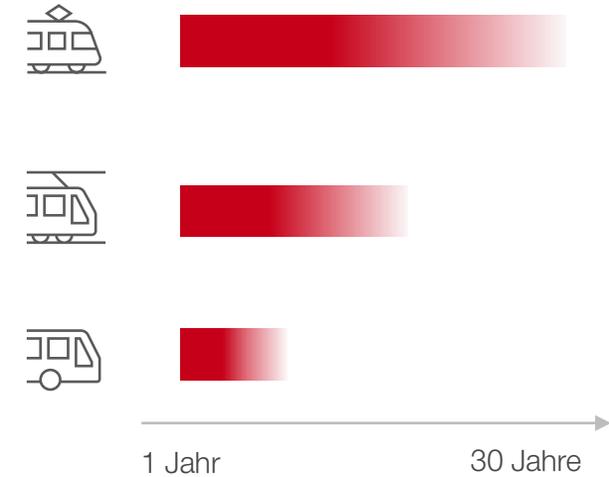
Die Planungsphilosophie des Zielbilds wurde schweizweit exemplarisch abgewogen, ausgeplant und bewertet.



Das Zielbild Mobilität schafft Kapazität, hat einen deutlichen Effekt auf den Modalsplit und lässt sich schnell umsetzen.



Dauer für Planung und Bau



Kapazitätseffekte

Die vorgeschlagenen Massnahmen schaffen **Kapazitäten** auf dem Netz, um auch 2050 den Ansprüchen des Personen- und Güterverkehrs gerecht zu werden.

Modalsplit

Erste Simulationen zeigen positive Tendenzen für einen **relevanten Beitrag** auf den Modalsplit, die Klimaziele und den Grenznutzen der Infrastruktur.

Einfacher zu realisieren

Das Zielbild Mobilität setzt primär auf Umbau und Systematisierung. Neu- und Tunnelbauten sind nur in wenigen Fällen nötig. Dadurch können die **Effekte schneller realisiert** werden (total rund 30-40 Jahre), inklusive tieferen Folgekosten.

Das Zielbild Mobilität sucht den fachlichen und politischen Diskurs, um die gemeinsam angestrebte Zukunft zu finden.



Das **Zielbild Mobilität** lanciert eine Debatte, um Lösungen für die Herausforderungen der Zukunft in der Mobilität zu finden.

Gemeinsam mit Gesellschaft, Politik und Expert:innen führen wir den **fachlichen und politischen Diskurs**.

Verankerung der Erkenntnisse in den **verbindlichen Planungsinstrumenten** (STEP Schiene, STEP Strasse, Agglomerationsprogramm, ...).

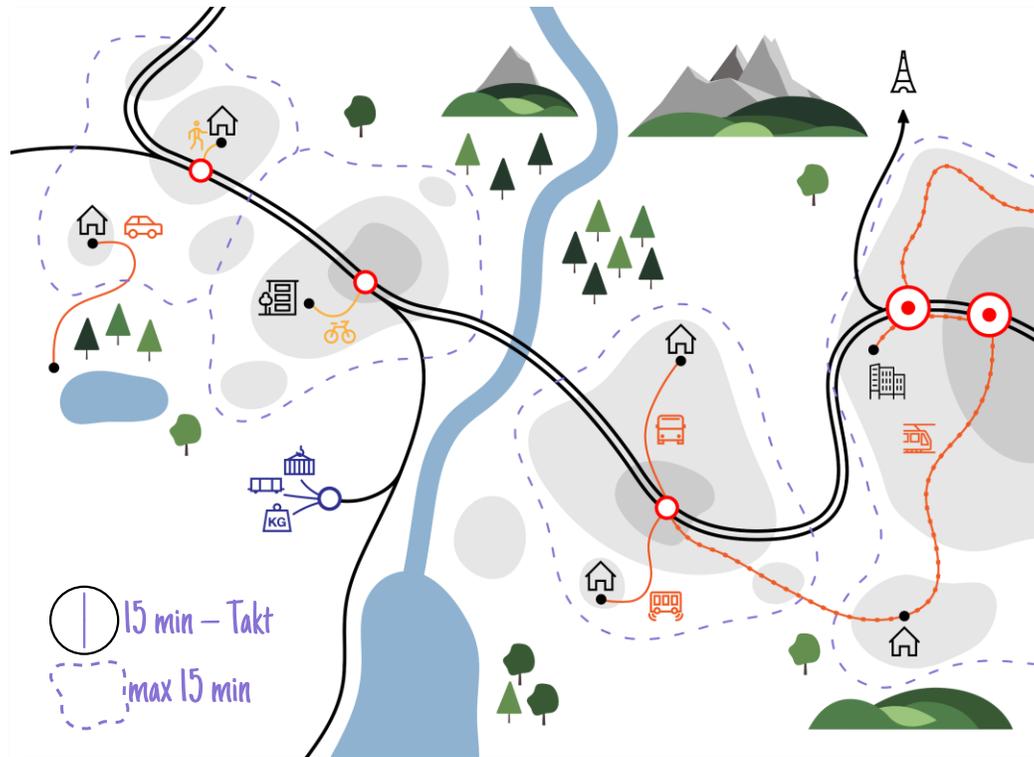
✓ Das Zielbild Mobilität ist ...

- eine **Planungsphilosophie** für den Zeitraum 2050+.
- die **exemplarische Konkretisierung** in einer von mehreren denkbaren Ausprägungen.
- der Versuch, in der Branche und der Gesellschaft eine **Debatte** über die Rolle der Bahn in der Mobilität der Zukunft zu lancieren.

✗ Das Zielbild Mobilität ist ...

- kein Ausbauschnitt
- kein fixfertiges Angebotskonzept
- keine „Unternehmervariante“ der SBB

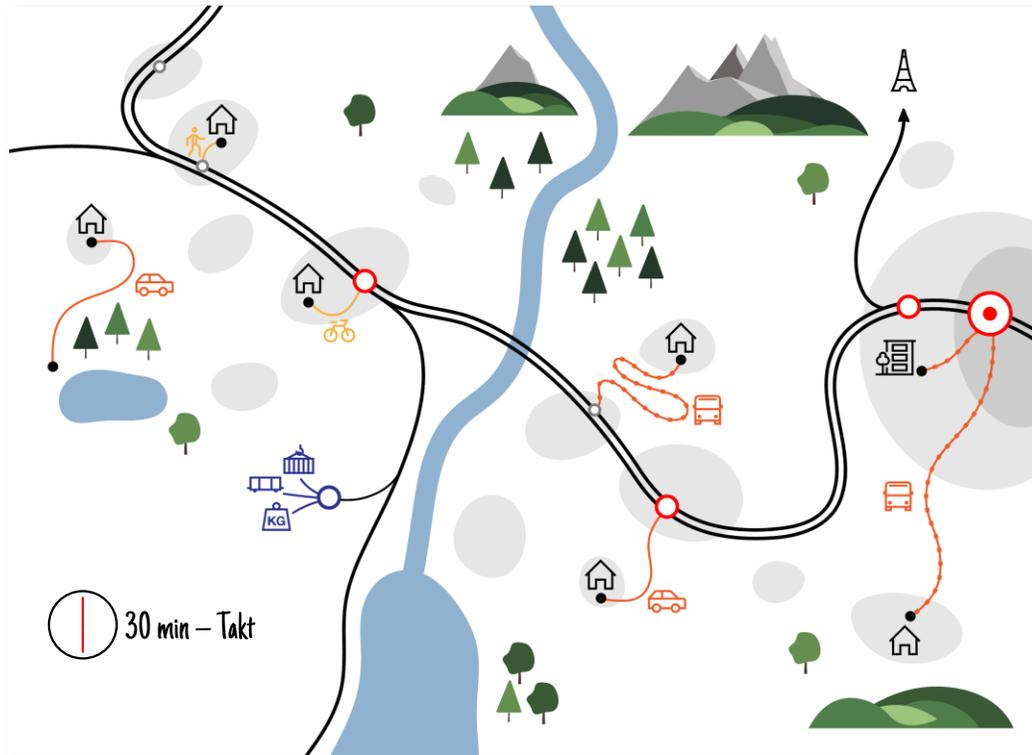
Zielbild für die Mobilität.



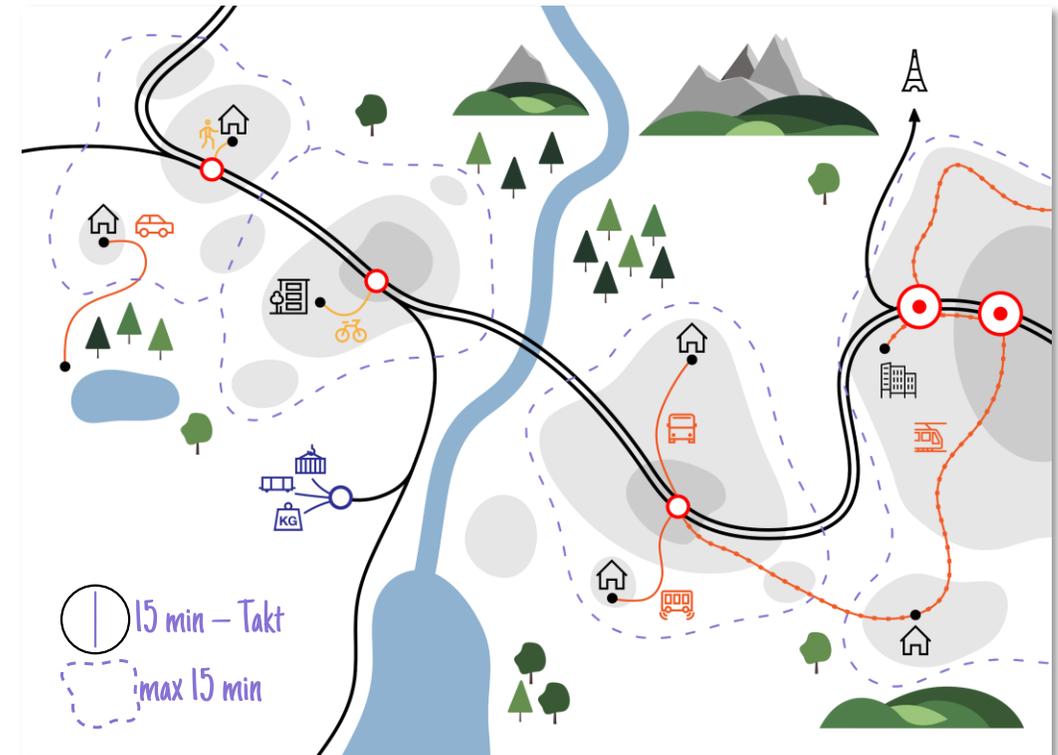
Zielbild

- Die Überlegungen der SBB für ein **Zielbild** stellt Reisende und Verloader ins Zentrum.
- Ziel sind **häufigere, schnellere und flexiblere** Tür-zu-Tür-Verbindungen.
- In der Gesamtmobilität sollen die Verkehrsmittel **nach ihren Stärken** eingesetzt werden.
- Nicht überall ist die Bahn die **beste Lösung**.
- Die Überlegungen können **einfacher und schneller** realisiert werden, schaffen Kapazitäten auf dem Netz, erhöhen den Modalsplit, leisten einen Beitrag zu den Klimazielen und verbessern den Grenznutzen der Infrastruktur.

In 15 Minuten mit dem geeigneten Verkehrsmittel zum Bahnhof – Alle 15 Minuten ein Zug.



Heute



Zielbild