

FAKTENBLATT: VERKEHRESENTWICKLUNG

Mobilität heute und morgen: individuelle Freiheit oder alles voll?

Ungehindert und mit dem Verkehrsmittel der Wahl von A nach B zu kommen, ist in der Schweiz eine Selbstverständlichkeit. Für diese Freiheit nutzt eine wachsende Bevölkerung Infrastrukturen, deren Kapazitäten begrenzt sind. Ist der freie Personenverkehr mit Europa schuld an Staus und vollen Zügen? Nein, das Hauptproblem ist die mangelnde Effizienz. Doch technische Lösungen dafür – unter anderem durch die fortschreitende Digitalisierung – zeichnen sich in den nächsten Jahren ab.

Wir sind fast alle sehr oft, aber auch völlig unterschiedlich unterwegs, abhängig vom Wohnort und dem Zweck unserer Reise. Über das Jahr gesehen legt jeder Einwohner der Schweiz ca. 25'000 Kilometer zurück. Einen wesentlichen Anteil daran hat die Freizeit mit über 40 Prozent, dann erst kommen die Arbeitswege mit 24 Prozent und der Einkauf mit 13 Prozent. Hingegen sind unsere geschäftlichen Wege mit durchschnittlich 21.4 Kilometern fast doppelt so lang wie die privat zurückgelegten.

Wenn alle immer zu den gleichen Zeiten unterwegs sein müssen oder wollen, kommt jede noch so ausgebaute Infrastruktur an ihre Grenzen. Gefragt sind Lösungen, die mehr Effizienz und mehr Individualität erlauben.

Die effektive Geschwindigkeit, mit der wir mit Auto, Bus oder Tram unterwegs sind, ist seit 15 Jahren im Durchschnitt unverändert. Die Bahn hingegen hat einen deutlichen Sprung von 20 Prozent auf über 60 km/h gemacht. Die Auswirkungen dieser Verbesserung: Während die Tagesdistanz pro Person beim Auto sich in den letzten Jahren nur um jeweils ein Prozent erhöht hat, resultierte beim öffentlichen Verkehr eine Erhöhung um 54 Prozent seit dem Jahr 2000. Die höhere Geschwindigkeit auf der Schiene wird aber nicht etwa dafür genutzt, rascher nach Hause zu kommen. Stattdessen werden immer weitere Strecken zurückgelegt.

Die Schweiz zählt 30'230 Staustunden pro Jahr, aber nur ein Drittel der Bevölkerung ist davon überhaupt je betroffen

Verkehrsinfrastrukturen benötigen viel Platz. Die Strassen machen den Löwenanteil von 94 Prozent aus und belegen heute 1,5-mal die Fläche des Genfersees. Seit 1985 sind 15 Prozent dazugekommen, die Zahl der Motorfahrzeuge ist gleichzeitig aber um 56 Prozent gestiegen. Das Ergebnis: 30'230 Stunden Stau jährlich auf den Autobahnen. Dies ist das Zweieinhalbfache des Wertes von 2009. Rund 40 Prozent davon fällt nur auf der A1 an. Dabei wird die Konzentration unserer Mobilität auf einzelne Stunden immer problematischer. Wer zu Spitzenzeiten fährt, hat volle Strassen und Züge. Sonst geht es entspannt zu, denn die durchschnittliche Auslastung der Züge beträgt gerade mal zwischen 20 und 31 Prozent. Auch der Mikrozensus des Bundes zeigt: 60 bis 70 Prozent der Bevölkerung standen in den letzten zwölf Monaten nie im Stau.

Warum lässt sich dieses punktuelle Problem in der Mobilität dann nicht besser lösen? Ist etwa die Zuwanderung schuld daran? Nein, denn die Ursache ist vielmehr unser Wohn- und Arbeitsort. Zum einen hat der Wohnort einen entscheidenden Einfluss auf die Länge der Wege und wie wir unterwegs sind: Der Unterschied, ob wir in der Agglomerationskerngemeinde oder eher

Entwicklung der EU
Erasmus+
Filmförderung
Forschungszusammenarbeit
Landwirtschaft
Luftverkehr
Migration
Organisation der EU
Personenfreizügigkeit
Rahmenabkommen
Schengen
Siedlungsentwicklung
Techn. Handelshemmnisse
Verkehrsentwicklung
Wirtschaftliche Entwicklung

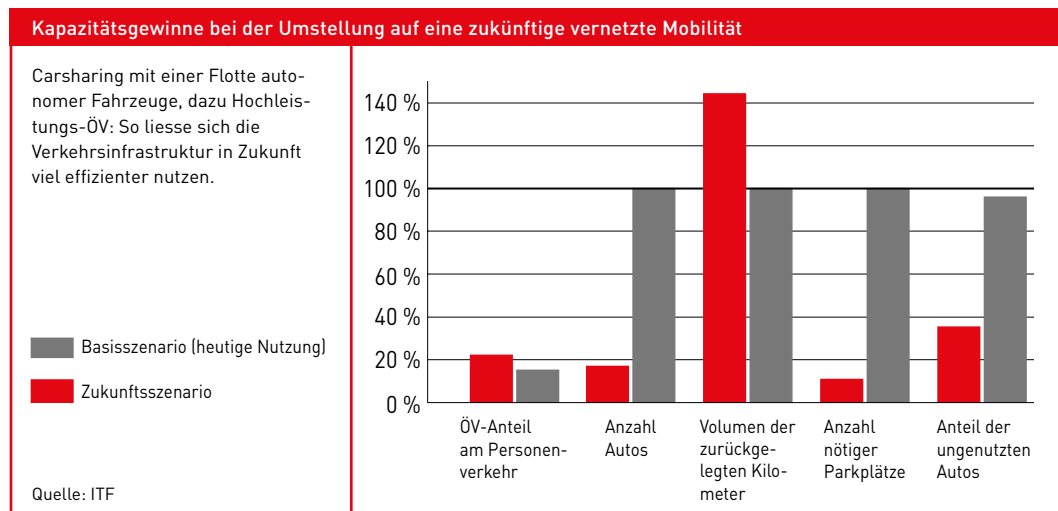


ländlich wohnen, bedeutet über 30 Prozent längere Wege pro Tag. In der Kerngemeinde erfolgt auch die Hälfte der Wege zu Fuss und nur ein Viertel mit dem Auto, während es auf dem Land nur etwa ein Drittel zu Fuss und dafür die Hälfte mit dem Auto ist. Ausserdem müssen 40 Prozent der Menschen einer Randgemeinde ihren Ort verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Dieses Pendeln findet immer zu den gleichen Uhrzeiten statt und sorgt für Staus und volle Züge.

Was aber geschieht, wenn wir nicht dort wohnen, wo wir arbeiten, die Siedlungen sich ausweiten, man dort auch noch mehr unterwegs ist und die Bevölkerung zudem stetig wächst? In einem breit angelegten Projekt hat das UVEK die Auswirkungen von Bevölkerungswachstum und Infrastrukturausbau auf Raum und Mobilität vertieft geprüft. Es geht für 2030 davon aus, dass sich Beschäftigungs- und Bevölkerungswachstum in der Stadt und auf dem Land noch stärker als heute unterscheiden werden, mit entsprechend negativen Konsequenzen für die Mobilität.

Chancen für eine wesentlich effizientere Mobilität der Zukunft

Nicht berücksichtigt wurde dabei aber die technische Entwicklung. Die digitale Vernetzung bietet neue Möglichkeiten, um sich den Weg in einem Fahrzeug oder das Fahrzeug an sich für die Mobilität zu teilen. Dazu kommt die Chance, mit autonomen Fahrzeugen einen ganz neuen öffentlichen Verkehr zu schaffen, der auch völlig individuelle Möglichkeiten für den Weg von Tür zu Tür effizient anbieten kann. Dieser funktioniert umso effizienter, je höher die urbane Dichte ist, kann aber auch abgelegene Orte feineräumig erschliessen. Diese smarte Mobilität bietet auch eine weit höhere Effizienz bei der Nutzung der Infrastrukturen. Ohne einen Meter neue Strasse bedeutet das für die Städte rund 20 bis 40 und für die Autobahnen bis zu 80 Prozent mehr Kapazität. Studien zufolge würde dies, monetär betrachtet, im Jahr 2040 bereits einen Nettonutzen von 2.4 Milliarden Franken pro Jahr generieren. Mit fortschreitender Verbreitung der Technologie würde dieser noch um ein Vielfaches ansteigen.



Möglich ist das, weil autonome Fahrzeuge auch mit geringen Abständen sicher fahren können. Dazu sinken die Emissionen, der Energieverbrauch und der Platzbedarf auf Strassen, Parkplätzen und in Garagen. In der Schweiz könnten nach diesen Berechnungen 3,4 Millionen Fahrzeuge eingespart werden: Das ist zehnmals die komplette A1 von Genf nach St. Margrethen, gefüllt auf allen vier Spuren mit VW Golf. Und trotzdem würde die Mobilitätsleistung nicht abnehmen.

Der Alleingang ist keine Lösung!

Mitmachen unter: www.europapolitik.ch