

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

FAKTENBLATT: VERKEHRSENTWICKLUNG

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 die technischen Lösungen dafür sind demnächst verfügbar.

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 zwischen 13'000 und 26'000 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 12 Prozent. Hingegen sind unsere geschäftlichen Wege mit durchschnittlich 25 Kilometern mehr als 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 22'000 Staustunden pro Jahr, aber nur ein Drittel der Bevölkerung ist davon überhaupt je betroffen

Verkehrsinfrastrukturen benötigen viel Platz. Die Strassen machen den Löwenanteil von 88 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 64 Prozent gestiegen. Das Ergebnis: 22'000 Stunden Stau jährlich auf den Autobahnen, eine Verdoppelung seit 2002. Nahezu die Hälfte 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 30 Prozent. Auch der Mikrozensus des Bundes zeigt: 60 bis 70 Prozent der Bevölkerung standen in den letzten 12 Monaten nie im Stau.

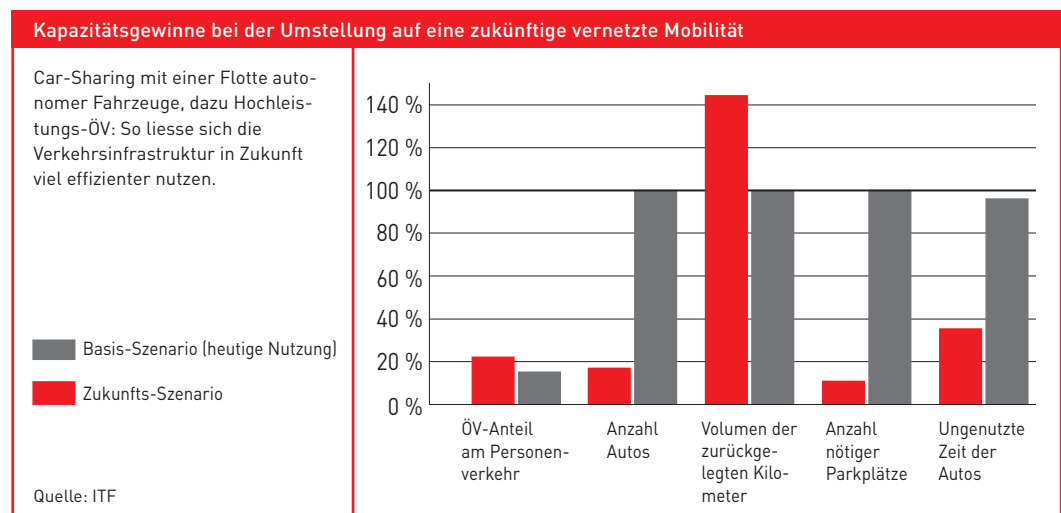
Warum lässt sich dieses punktuelle Problem in der Mobilität dann nicht besser lösen? Ist etwa die Zuwanderung schuld daran? Nein, denn die Ursache ist vielmehr unser Wohn- und Arbeitsort. Zum einen hat der Wohnort einen entscheidenden Einfluss auf die Länge der Wege und

wie wir unterwegs sind: Der Unterschied, ob wir in der Agglomerationskerngemeinde oder eher 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 feinräumig erschliessen. Diese smarte Mobilität bietet auch eine weit höhere Effizienz bei der Nutzung der Infrastrukturen. Studien beispielsweise vom International Transport Forum (ITF) der OECD zeigen, dass mit autonomen Fahrzeugen nur noch ein Viertel bis ein Zehntel der heutigen Fahrzeuge nötig wären. Im optimierten System von ÖV und autonomen Fahrzeugen würden sich die Wartezeiten auf 3 bis 5 Minuten reduzieren lassen, während die Fahrzeit um 30 bis 40 Prozent abnimmt. Ohne einen Meter neue Strasse bedeutet das für die Städte 40 und für die Autobahnen bis zu 80 Prozent mehr Kapazität.



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