Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

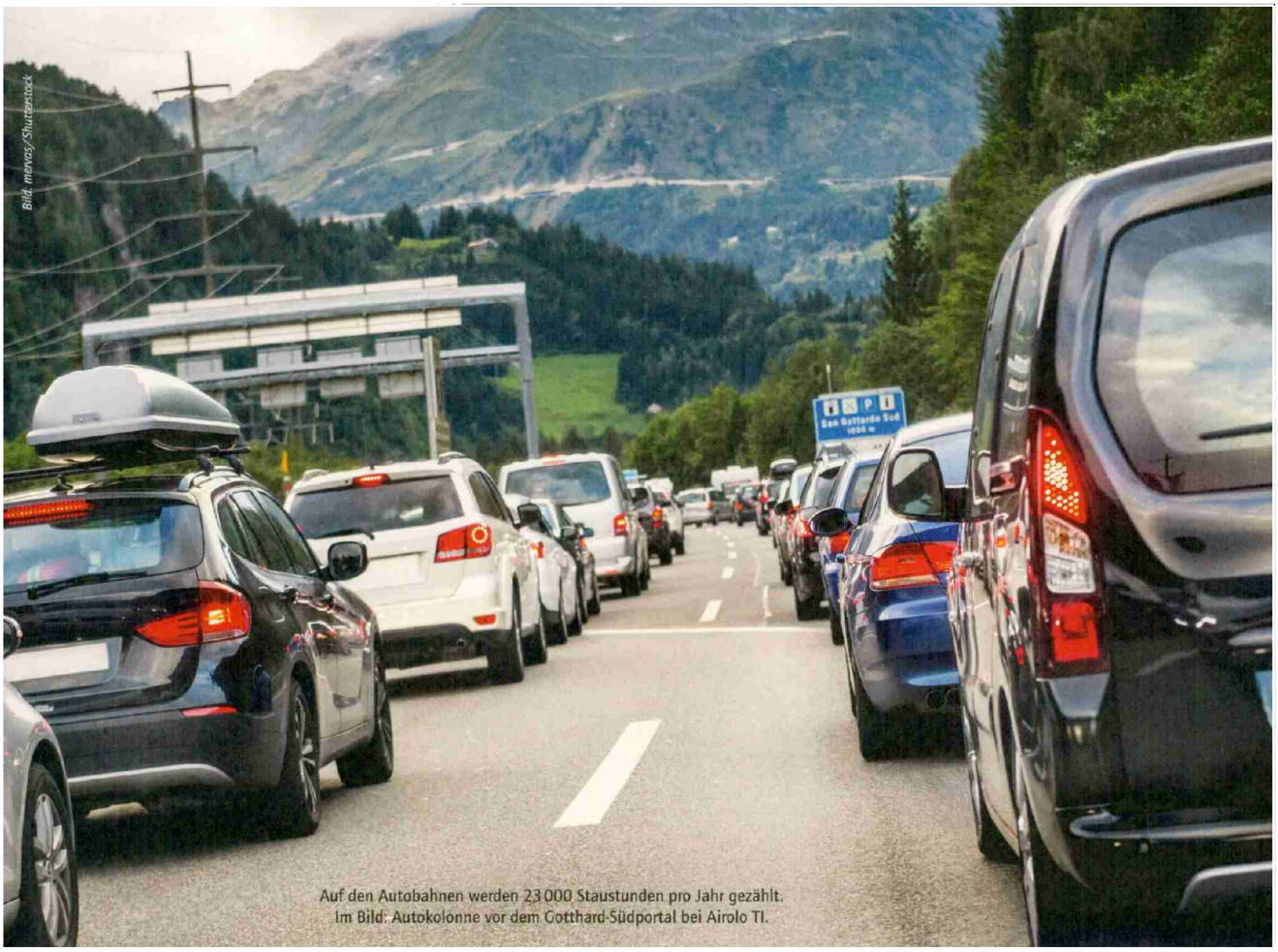
Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 1/7



Auf den Autobahnen werden 23 000 Staustunden pro Jahr gezählt. Im Bild: Autokolonne vor dem Gotthard-Südportal bei Airolo TI.

Viele Rezepte gegen den Infarkt

Auf Schiene und Strasse sind milliardenschwere Ausbauten geplant. Um einen Verkehrskollaps abzuwenden, ist aber auch eine bessere Nutzung der Infrastruktur notwendig. Die Digitalisierung verspricht beträchtliche Effizienzsteigerungen. Durch die Fahrpreisgestaltung könnten auch die Passagierströme gelenkt werden. **Von Stefan Gyr**

Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 2/7

Staus, überfüllte Züge und Verspätungen auf Strasse, Schiene und in der Luft: Die Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz stossen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen, vor allem zu den Stosszeiten. Alle Prognosen sagen ein weiteres Verkehrswachstum in den nächsten Jahrzehnten voraus. Einige befürchten dramatische Zusammenbrüche.

«Bis zum Jahr 2030 werden 30 Prozent der Nationalstrassen regelmässig überlastet sein», erklärt Erwin Wieland, Vizedirektor des Bundesamts für Strassen (Astra). Auf 491 Asphaltkilometern wird es zu Kapazitätsengpässen kommen, auf 185 zu sehr gravierenden. «Besonders betroffen sein werden die Genferseeregion, der Raum zwischen Luterbach und Winterthur sowie sämtliche grösseren Agglomerationen», so Wieland. Für den Personenverkehr auf der Schiene hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Zunahme um 51 Prozent zwischen 2007 und 2030 errechnet und für den Güterverkehr ein Wachstum von 45 Prozent zwischen 2010 und 2040.

Verkehr wächst und wächst

«Die Verkehrsleistung wächst in den nächsten 30 Jahren um 50 Prozent», sagt BAV-Vizedirektor Gery Balmer. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) erwartet eine weitere Zunahme der Passagierzahlen im weltweiten Luftverkehr. Die drei Schweizer Landesflughäfen haben schon heute mit Kapazitätsengpässen zu kämpfen, wie Bazl-Direktor Christian Hegner erklärt. «Die Schweiz verfügt heute über leistungsfähige Verkehrsnetze, was ein zentraler Standortvorteil ist», sagt Hans Werder. Der ehemalige Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) wirkt heute als Präsident des Vereins «Avenir Mobilité / Zukunft Mobilität».

Werder betont: «Wenn wir auch im Jahr 2030 die Mobilität sicherstellen wollen, sind Massnahmen auf drei Ebenen notwendig: gezielte Ausbauten, Nutzung der Digitalisierung für Effizienzsteigerungen und Beeinflussung der Nachfrage.»

Diese baulichen und technischen Möglichkeiten lotete «Avenir Mobilité» *(siehe Box «Dialog-Plattform für intelligenten Verkehr» auf Seite 48)* an einem Dialog-Anlass im Auditorium der Post CH AG in Bern aus. Das Bundesamt für Strassen hat laut Vize Erwin Wieland bereits ein mehrstufiges Bauprogramm für die Engpassbeseitigung aufgegleist. Kostenpunkt der Projekte: 11,6 Milliarden Franken. Hinzu kommen 6,4 Milliarden für einige Netzergänzungen. Mit einem verstärkten Verkehrsmanagement könnte die Effizienz der bestehenden Nationalstrassen verbessert werden.

Zur Diskussion stehen beispielsweise die Umnutzung von Pannenstreifen, Rampendosierungen, Tempoharmonisierungen, dynamische Wegweisungen sowie Information und Lenkung der Autofahrer. «Das eigentliche Problem ist nicht die Kapazität, sondern ihre schlechte Nutzung», so Wieland. Die Digitalisierung eröffne hier neue Perspektiven. Autonome Fahrzeuge, Vernetzung, Daten und Dienste könnten eine deutlich bessere Nutzung der Kapazitäten ermöglichen und zu neuen Angeboten führen: freies Carsharing, neue ÖV-Formen ohne Fahr- und Linienplan sowie persönliche digitale Mobilitätsassistenten.

Rollende Planung

Für die Bahn plant das Bundesamt für Verkehr den Ausbauschritt 2030 / 35. Wichtig sei dabei eine rollende Planung, damit überdimensionierte Ausbauten vermieden werden können, sagt Vize Gery Balmer: «Bisher geplante Projekte müssen fortlaufend hinterfragt und Ausbauschritte angepasst werden.» Durch ein Vorgehen in Schritten bleibe auch die Bahn mit ihren sehr langfristig angelegten Projekten so flexibel wie möglich. Die Nachfrage wird zwar nach allen Prognosen weiter steigen, doch die Auswirkungen der Digitalisierung sind heute noch schwierig abzuschätzen. Auch der Trend zum Homeoffice und zu flexibleren Schul- und Arbeitszeiten sowie neue Mobilitätsformen und ein mögliches Mobility Pricing könnten einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Passagierströme haben. «Das BAV ist offen gegenüber neuen Technologien und Angebotsformen», so Balmer. Es untersuche die Potenziale der verkehrsträgerüber-

Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 3/7

greifenden Mobilität, unterstütze Pilotversuche zu neuen Ticketing- oder Vertriebssystemen und zum Mobility Pricing und überprüfe das Bestellwesen im Regionalverkehr.

«Der Mobilitätsmarkt wächst und wird unsicherer», erklärt Kathrin Amacker von der SBB-Konzernleitung. «Wir müssen deshalb vermehrt in Szenarien planen.» Für den nächsten Schritt beim Ausbau des Schweizer Bahnnetzes sind Investitionen von 8 Milliarden bis 2030 und 12 Milliarden bis 2035 vorgesehen. «Mit den geplanten Ausbauten können wir 90 Prozent der prognostizierten Engpässe auffangen», erklärt Amacker. Gleichzeitig wollen die SBB das Potenzial der Digitalisierung nutzen. Die Kapazität könne damit um bis zu 30 Prozent gesteigert werden, nicht flächendeckend, aber auf den besonders kritischen Abschnitten.

Spitzen glätten

Im Schienenverkehr wie auch auf den Strassen beschränken sich die Überlastungen auf wenige Spitzenstunden. Im Durchschnitt sind in den Zügen nur 30 Prozent der Sitze belegt. Es wäre viel gewonnen, wenn die Spitzen bei der Auslastung geglättet werden könnten. Morgens würden 20 bis 30 und abends 10 Prozent mehr freie Sitzplätze zur Verfügung stehen. Die SBB greifen deshalb auch zu Tarifmassnahmen. Unter anderem dank der sehr beliebt gewordenen Sparbillette wachse der Verkehr neuerdings in den Nebenzeiten stärker als in den Spitzenstunden, sagt Amacker. Sie blickt der Zukunft zuversichtlich entgegen: «Wir packen das – der Verkehrsinfarkt wird ausbleiben.» →

«In vielen Gemeinden und Kantonen wird der Aufwand für den Unterhalt der Verkehrswege immer noch stark unterschätzt.»

Urs Hany, Präsident Infra Suisse

Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 4/7

Das Ziel sei aber nicht, immer schnellere Verbindungen bereitzustellen, sondern genügend Kapazität zu schaffen und die neuen Mobilitätsformen einzubeziehen. Vielleicht werde der Nahverkehr eines Tages ganz anders abgewickelt als heute – nämlich ohne die Bahn. Die SBB wollen deshalb nicht mehr nur Bahnbetreiberin sein, sondern auch zur Mobilitäts-Anbieterin werden. «Smarte Mobilität für Smart Cities», lautet die Devise. Zusammen mit Mobility Carsharing, den Zugerland Verkehrsbetrieben (ZVB), der Stadt Zug und dem Technologiecluster Zug starten die SBB im Sommer einen Pilotversuch mit selbstfahrenden Shuttle-Bussen. Zwei solche Elektrofahrzeuge sollen zwischen dem Bahnhof und dem Technologiecluster verkehren. In Sion VS fahren bereits seit letztem Sommer versuchsweise selbstfahrende elektrisch angetriebene Postautos. Sie befördern auf einer rund 1,5 Kilometer langen Rundstrecke Personen in der Fussgänger- und Begegnungszone der Altstadt. Die Post CH AG und Postauto Schweiz AG wollen zusammen mit Partnern wie der Stadt Sitten, dem Kanton Wallis sowie der ETH Lausanne (EPFL) herausfinden, ob der Einsatz von autonomen Shuttles im öffentlichen Raum technisch sowie betrieblich machbar ist und einen Kundenmehrwert bietet. Die Post gehöre mit ihren Postautos zu den grössten Verkehrsunternehmen und verfolge deshalb die Entwicklung im Personenverkehr aufmerksam, sagt CEO Susanne Ruoff. Da liege es für sie auch nahe, neue Mobilitätsformen zu erproben.

Die Schweizer Flughäfen in Zürich, Genf und Basel sehen dagegen nur sehr geringe Möglichkeiten, der erwarteten Verkehrszunahme zu begegnen. Sie seien kaum in der Lage, mit baulichen Massnahmen die Kapazität zu erhöhen, erklärt Christian Hegner, Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt. «Alle Ausbaupläne stossen auf heftigsten politischen Widerstand.» Gewisse Reserven für die nächsten Jahre sieht Hegner höchstens beim Zweiländer-Flughafen Basel-Mulhouse. In Zürich und in Genf fehlt der Raum für bauliche Erweiterungen. Zudem begrenzen die Fluglärmprobleme die Entwicklungsmöglichkeiten beim Betrieb. Dabei werde die Konkurrenz immer stärker, stellt Hegner fest. In vielen europäischen Städten liegen grosse Ausbaupläne für Pisten vor und entstehen neue Hubs. Eine bescheidene Kapazitätsvergrösserung sei in Zürich zu erwarten, wenn die wegen Sicherheitsproblemen eingeführten Reduktionsmassnahmen wieder aufgehoben werden können.

Platz und Akzeptanz fehlen

Wie den Flughäfen fehlt es auch Strasse und Bahn an Platz und oft an Akzeptanz. Die Anwohner wehren sich gegen Ausbauten. Strassen wie auch Eisenbahnstrecken müssen vermehrt in Tunnels verlegt werden. Dies auch dort, wo keine Berge zu unterqueren sind, zum Beispiel aus Lärmschutzgründen. Das verteuert den Bau. Aber auch die Kosten für den Unterhalt steigen. In der Diskussion um den Ausbau der Verkehrswege werde der Aufwand für den Unterhalt immer noch stark unterschätzt, erklärt Urs Hany, ehemaliger Nationalrat und Präsident von Infra Suisse. «Viele Verkehrsinfrastrukturbauten sind jahrzehntelang im Einsatz – durchschnittlich 80 Jahre und mehr. Kontinuierlicher Unterhalt verlängert die Lebensdauer und senkt die Gesamtkosten.» Bei einem Strassentunnel entspreche der Unterhaltsaufwand in 50 Jahren sogar den Neubaukosten. In vielen Städten und Gemeinden und auch in einigen Kantonen würden die Folgekosten oft zu wenig beachtet, sagt Hany.

Die grösste Herausforderung sei die Koordination von Raumplanung und Verkehrspolitik, erklärt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV). Evi Allemann, Nationalrätin und Präsidentin des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS), ortet hier einen «grossen politischen Handlungsbedarf». Mit Massnahmen des Wohnungsbaus könnten Pendlerwege ver-

Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 5/7

Die SBB starten in Zug einen Pilotversuch mit autonomen Elektrofahrzeugen.

Bild: SBB

«Mit Ausbauten von Strassen werden Engpässe bloss verschoben. Nötig sind auch Massnahmen in der Raumplanung.»

Evi Allemann,
Präsidentin Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 6/7

kürzt werden. Auch Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft seien nötig, damit die Berufsarbeit vermehrt ins Homeoffice verlegt werden kann. Allemann warnt, jeder Ausbau führe zu mehr Verkehr. Engpässe würden damit auf mittlere oder längere Sicht nicht beseitigt, sondern bloss an eine andere Stelle verschoben, wenn keine Massnahmen in der Raumplanung ergriffen werden.

Die Strasse dürfe nicht gegen die Schiene ausgespielt werden, sagt Peter Goetschi, Zentralpräsident des Touring Clubs Schweiz (TCS). Es gelte, den Verkehr als Ganzes zu betrachten und die Herausforderungen gemeinsam zu meistern. «Wir werden aber nicht um gezielte Ausbauten herum kommen», erklärt Goetschi. Auf den Schweizer Autobahnen würden jährlich 23 000 Staustunden gezählt. Die meisten Autobahnbenutzer seien nicht einfach zum Vergnügen in den Stosszeiten unterwegs, sondern zum Beispiel auf dem Weg zur Arbeit. Goetschi hält fest, das Stimmvolk habe sich mit der Zustimmung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) für leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen ausgesprochen, und zwar für die Bahn und die Strasse. Jetzt seien Engpassbeseitigungen, aber auch kleinere Verbesserungen fällig, zumal das Autobahnnetz in den 60er-Jahren unter ganz anderen Umständen als heute geplant worden sei. «Diese Ausbauten erzeugen nicht mehr Verkehr, sondern bilden die Grundlage für einen Strauss von weiteren Massnahmen.» Die Standortwahl für Schulen, Logistik- oder Einkaufszentren entscheide zu einem grossen Teil über die Verkehrsprobleme, sagt Stückelberger. Die Metropolitankonferenz Zürich hat in einer Studie untersucht, wie die Morgenspitzen ohne den Ausbau von Bahn- und Strassenverbindungen geglättet werden können. «Schon kleine Anpassungen bei Stundenplänen, den Arbeitszeiten und der Standortwahl von Schulhäusern und grossen Gebäuden können hoch beanspruchte Verkehrslinien spürbar entlasten», erklärt Projektleiter Stefan Bürgler vom Amt für Raumplanung Zug. Die Studie ermittelte für den öffentlichen Verkehr und den Strassenverkehr Reduktionspotenziale von je 20 Prozent.

Schulbeginn verschoben

Bürgler nennt drei Beispiele aus dem Kanton Zug: Am neuen Standort Rotkreuz der Hochschule Luzern wurde der Schulbeginn nach hinten verschoben. Am kantonalen Gymnasium Menzingen wurde der Stundenplan leicht angepasst, damit ein Bus-Einsatzkurs eingespart werden kann. Und an der Pädagogischen Hochschule Zug wurde der Unterrichtsbeginn ein wenig verschoben, damit die Schüler auf einen weniger belasteten Buskurs oder die Stadtbahn wechseln. Die Studie empfiehlt zudem die Ausweitung von flexiblen Arbeitszeitmodellen und Homeoffice in Unternehmen und Verwaltungen. Dabei solle die öffentliche Hand als Arbeitgeberin ihre Vorbildfunktion wahrnehmen. Diese organisatorischen Massnahmen könnten durch eine «differenzierte Tarifgestaltung» im öffentlichen Verkehr ergänzt werden, damit die Fahrgäste vermehrt auf Nebenverkehrszeiten ausweichen, so Bürgler.

«Die Beeinflussung der Nachfrage muss ein Thema sein», meint Hans Werder, Präsident von «Avenir Mobilité». Denn es sei finanziell, volkswirtschaftlich und ökologisch nicht sinnvoll, den Ausbau der Verkehrsnetze auf die wenigen Spitzenstunden auszurichten. Am meisten Erfolgverspreche die Kombination von organisatorischen und preislichen Massnahmen. «Diese Ansätze sind bei der Entwicklung von Mobility Pricing aufzunehmen.» ■

ARGUS DATA INSIGHTS® WISSEN ZUM ERFOLG
ARGUS DATA INSIGHTS® Schweiz AG | Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
T +41 44 388 82 00 | E mail@argusdatainsights.ch | www.argusdatainsights.ch

Datum: 02.06.2017

Kommunal magazin

Kommunal Magazin
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.kommunalmagazin.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 4'277
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 44
Fläche: 193'267 mm²

Auftrag: 3006262
Themen-Nr.: 690.021

Referenz: 65592267
Ausschnitt Seite: 7/7

Dialog-Plattform für intelligenten Verkehr

Der Verein «Avenir Mobilité / Zukunft Mobilität» versteht sich als eine «Dialog-Plattform für den intelligenten Verkehr». «Die heutige Debatte in der Verkehrspolitik ist oft geprägt von Partikularinteressen», schreibt er auf seiner Website. Deshalb bestehe ein Bedarf nach einer übergeordneten, verkehrsträgerneutralen und branchenübergreifenden Plattform.

Mit Veranstaltungen, Workshops und Exkursionen will der Verein den Austausch und Wissenstransfer zwischen Akteuren von Verkehrsträgern, Politik, Behörden, Branchen- und Fachverbänden, Wirtschaft, Wissenschaft sowie der Öffentlichkeit intensivieren und die verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit fördern. Eine ganzheitliche Perspektive soll mithelfen, mittel- und langfristige Mobilitätslösungen zu diskutieren und rascher voranzubringen. Ins Leben gerufen wurde der Verein im August 2015 von Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) und heutiger Swisscom- und BLS-Verwaltungsrat, Urs Hany, Präsident von Infra Suisse und Vizepräsident des Schweizerischen Baumeisterverbands, Matthias Finger, Vorsteher «Swiss Post Chair Management of Network Industries» an der EPFL, und Fredy Müller, CEO von Mueller Consulting & Partner.

Mitglied von «Avenir Mobilité» können alle verkehrspolitisch Interessierten werden: Akteure von Unternehmen, Verbänden, Fachorganisationen, Behörden, Politik und Wissenschaft, aber auch Einzelpersonen. *(stg)*

www.zukunft-mobilitaet.ch