



## „Kapazitätsengpässe: Droht der Verkehrsinfarkt?“

Im Auditorium der Post AG in Bern beleuchteten Referentinnen und Referenten aus den Bereichen Strassen-, Schienen- und Luftverkehr die aktuelle Lage. Neben der Beurteilung der technischen und finanziellen Möglichkeiten, einen Verkehrsinfarkt zu vermeiden, kam auch die Verkehrspolitik zur Sprache. 150 interessierte Zuhörerinnen und Zuhörer aus Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Politik verfolgten die Referate der führenden Fachleute. In zwei Panels, die von Dr. Hans Werder von AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT moderiert wurden, brachte das Publikum spannende Fragen und Meinungen ein. Themen waren Infrastrukturausbauten, Effizienzsteigerungen und Massnahmen auf der Nachfrageseite, wobei alle drei Bereiche als wichtig für die Lösung der Verkehrsprobleme beurteilt wurden.

### Schweizer Flughäfen mit begrenzten Möglichkeiten

Wenn es um Kapazitätserweiterungen geht, sind die Schweizer Landesflughäfen Zürich und Genf in einer sehr schwierigen Situation. Gewisse Reserven für die nächsten Jahre kann höchstens der Zweiländer-Flughafen Basel-Mulhouse aktivieren. In Zürich und in Genf fehlt der Raum für bauliche Erweiterungen, die Fluglärmproblematik begrenzt zudem die Entwicklungsmöglichkeiten beim Betrieb. Das Fazit für die Schweizer Landesflughäfen: Der Flughafen Zürich ist bei der Infrastruktur gerade in Hinsicht auf das Start- und Landebahnsystem klar benachteiligt. Auch Genf hat hier klare Defizite – auf keinem Flughafen in Europa finden so viele Flugaktivitäten auf einer Piste statt. **Christian Hegner**, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), erwartet, dass die Passagierzahlen im weltweiten Luftverkehr weiter zunehmen. In Zürich und Genf findet zudem ein überdurchschnittlicher Verkehr der Geschäfts- und der allgemeinen Fliegerei statt. Die Schweizer Flughäfen können von der Verkehrszunahme wenig profitieren, während in vielen europäischen Städten grosse Ausbaupläne für Pisten vorliegen und neue Hubs entstehen dürften. Die Konkurrenz werde immer stärker. Eine bescheidene Verbesserung der Situation sei in Zürich zu erwarten, wenn die aus Sicherheitsgründen eingeführten Reduktionsmassnahmen wieder aufgehoben werden können. Ansonsten sieht der BAZL-Direktor nur die Chancen, künftig den Flughafen Basel und die grösseren Regional- und Militärflugplätze vermehrt zu nutzen.

### Kapazitätsengpässe auf der Strasse absehbar

Die Kapazitätsengpässe auf dem Nationalstrassennetz im Jahr 2030 sind schon jetzt absehbar. Die kritischen Abschnitte werden fast 500 Kilometer umfassen, für 185 Kilometer werden „sehr gravierende“ Probleme prognostiziert, wie **Erwin Wieland**, Vizedirektor des ASTRA, betonte. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat bereits ein mehrstufiges Bauprogramm für die Beseitigung der wichtigsten Engpässe aufgestellt. Dafür sowie für einige Netzerweiterungen sind rund 18 Milliarden Franken budgetiert. Der Leiter der Abteilung Strassennetze unterstrich, dass das eigentliche Problem die schlechte Nutzung der Strassen sei: „Wenn es gelingt auf hochbelastenden Strassen den Faktor Mensch aus dem Rennen zu nehmen, bringt das etwas.“ Mit einem intensivierten Verkehrsmanagement könnte die Effizienz der bestehenden Strassen verbessert werden. Von der Digitalisierung der Fahrzeuge wäre in dieser Hinsicht am meisten zu erwarten. Wie die Mehrzahl der Fachleute sieht Erwin Wieland noch keinen Zeithorizont für den automatischen Strassenverkehr. Sicher werden aber dafür mittel- und langfristig auch noch grössere IT-Investitionen in die Infrastruktur nötig sein, deren Höhe noch nicht abzuschätzen sei.

## **Der Versuch, die Spitzen zu brechen**

Im Schienenverkehr gilt wie auch im Strassenverkehr, dass die Überlastungen sich auf wenige Spitzenstunden beschränken. Es wäre viel gewonnen, wenn die Belastungskurven geglättet und die Spitzen gebrochen werden könnten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) muss die Zukunft der Bahnen so planen, dass die Qualität des anerkanntermassen guten Schweizer Bahnnetzes erhalten bleibt, ohne zu riskieren, mit überdimensionierten Ausbauten ins Leere zu laufen. „Daher ist eine rollende Planung essentiell“, unterstrich Gery Balmer, Vizedirektor des BAV: „Bisher geplante Projekte müssen fortlaufend hinterfragt werden und neue Anpassungen eines Ausbauschnittes sind vorzunehmen.“ Durch ein Vorgehen in Schritten bleibe man auch bei der Bahn, deren Projekte sehr langfristig angelegt sind, so flexibel wie möglich, sagte Gery Balmer. Die Nachfrage wird zwar nach allen Prognosen weiter steigen, doch spielen auch schwer einzuschätzende andere Faktoren mit. Der Trend zum Home-Office und zu flexibleren Schul- und Arbeitszeiten, neue Mobilitätsformen, die sich erst entwickeln oder auch ein mögliches Mobility Pricing könnten einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Reisendenzahlen haben.

## **Die SBB sucht eine neue Rolle**

Die SBB geht davon aus, dass immer mehr Kunden ihre Züge benützen wollen. Voll ausgelastet sind die Züge aber nur zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Strecken, im Durchschnitt sind nur 30 Prozent der Sitze belegt. Auch die SBB muss flexibel auf neue Trends reagieren. Die konzerninterne Forschung wurde aus diesem Grund verstärkt, wie **Kathrin Amacker**, Mitglied der SBB Konzernleitung sagte. Das Unternehmen müsse für die Zukunft eine neue Rolle finden. „Der Mobilitätsmarkt wächst und wird zunehmend unsicherer. Es braucht eine verkehrsübergreifende Planung und Steuerung. Wir müssen vermehrt szenarienfähig handeln“, machte Kathrin Amacker klar und fügte an: „Bei der Mobilität, insbesondere der Schiene, gibt es eine lange Vorlaufzeit. Wir müssen lernen in einer unsicheren Welt uns gut zu bewegen“. Das Ziel sei nicht, immer schneller zu fahren, sondern genügend Kapazität zu schaffen und die neuen Mobilitätsformen einzubeziehen. Vielleicht werde der Nahverkehr einmal ganz anders abgewickelt als heute – nämlich ohne die Bahn. Durch eine weitere Digitalisierung etwa der Stellwerke und der Zugleitsysteme liessen sich in der Technik bis zu 30 Prozent mehr Kapazitätsreserven schaffen, nicht flächendeckend, aber gezielt dort, wo die Engpässe sind. Zur Glättung der Spitzen greift die SBB auch zu Tarifmassnahmen. Unter anderem dank den sehr beliebt gewordenen Sparbilletten wachse der Verkehr nun erstmals stärker in den schwachen Zeiten als in den Spitzenstunden, sagte Kathrin Amacker.

## **Unterhalt kostet und wird oft unterschätzt**

In der Diskussion um den Ausbau der Verkehrswege werde der Aufwand für den Unterhalt immer noch stark unterschätzt. „Man muss sich deshalb fragen, welche Projekte man realisieren soll, so dass die Folgekosten verkraftbar bleiben“, sagte **Urs Hany**, ehemaliger Nationalrat, Präsident der Baubranchenorganisation Infra-Suisse. „Viele Verkehrsinfrastrukturbauten sind jahrzehntelang im Einsatz – durchschnittlich 80 Jahre und mehr. Kontinuierlicher Unterhalt verlängert die Lebensdauer und senkt die Gesamtkosten“, unterstrich Urs Hany. Bei einem Tunnel entspreche der Unterhaltsaufwand in 50 Jahren gar den Neubaukosten. Während bei zentral geplanten Netzen der Autobahnen und der Bahn heute die Unterhaltskosten in die Rechnung einbezogen werden, fehle bei vielen Städten, Gemeinden und auch bei einigen Kantonen immer noch das Bewusstsein, dass es mit dem Bauen nicht getan sei. Das Bauen ist für Strasse und Bahn schwieriger und teurer geworden, weil es an Platz und oft an der Akzeptanz fehlt. So werden immer mehr Tunnels gebaut, auch da, wo

keine Berge sind, u.a. aus Gründen des Lärmschutzes. Damit, so sagte Urs Hany, falle auch ein grösserer Unterhaltsaufwand an.

### **Aktive Zusammenarbeit der Akteure**

Schienen- und Strassenverkehr sind wichtige Elemente als Standortvorteil für die Wirtschaft. Ein Grossunternehmen, das extrem davon anhängt, ist die Post. CEO **Susanne Ruoff** erläuterte, wie die Post auf Schiene und Strasse Tag für Tag die Sendungen bis zum Empfänger transportiert, einerseits mit ganzen Eisenbahnzügen, andererseits in der Feinverteilung. Trends im Kundenverhalten spürt die Post stark, so werden immer mehr Pakete befördert, seit der Versandhandel boomt. Aufmerksam verfolgt die Post aber auch die Entwicklung im Personenverkehr, gehört sie doch mit ihren Postautos zu den grössten Verkehrsunternehmen. Das vielbeachtete Experiment mit automatischen Kleinbussen im Wallis ist nur eines der Projekte, mit denen eine neue Mobilität erkundet wird. Aufgrund der vielseitigen Herausforderungen für alle Akteure, plädierte die Postchefin für die aktive Zusammenarbeit aller Beteiligten.

### **Verkehrspolitik: Erschwerte Planung in komplexerem Umfeld**

Die Verkehrssysteme sind so auszubauen, dass sie den künftigen Anforderungen auch unter den noch sehr offenen Randbedingungen neuer Technik gewachsen sind. Das bedeutet, dass der Verkehr nicht alleine betrachtet werden darf. Insbesondere die Raumplanung hat einen ganz engen Zusammenhang mit dem Verkehr. Die Standortwahl für Schulen, Logistikzentralen oder Einkaufszentren entscheidet zu einem guten Teil bereits über die Verkehrsprobleme. **Stefan Bürgler** vom Amt für Raumplanung Zug, konnte an einer Studie im Auftrag der Metropolitankonferenz Zürich zeigen, wie sich die Morgenspitze des Berufs- und des Schülerverkehrs brechen liesse. Die Studie ermittelte in der Agglomeration Zürich stellenweise Entlastungspotenziale von fast 20 Prozent allein durch eine geeignete Standortwahl und flexible Arbeitszeitmodelle. Bedingung ist, dass sich Unternehmen, Arbeitnehmer und vor allem auch Schulen beteiligen, was nicht überall selbstverständlich sei.

Dass die Raumplanung die zentrale Rolle spiele, wurde von **Evi Allemann** betont, sie ist Nationalrätin und Präsidentin des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Mit Massnahmen des Wohnungsbaus etwa könnten Pendlerwege verkürzt werden. Es seien Verhaltensänderungen in der Familie und bei den Arbeitgebern nötig, so müsse man das Arbeiten zu Hause im Home-Office wirklich realisieren. Eine Koordination von Raumplanung und Verkehrspolitik ist für **Ueli Stückelberger**, Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) ebenfalls wichtig. Jeder Ausbau, so Ueli Stückelberger, ziehe mehr Verkehr an, das gelte bei der Strasse ebenso wie bei der Bahn. Die Spitzenzeiten, so hat er festgestellt, dauern immer länger, das Publikum scheint sich darauf einzustellen, ein breiteres Zeitfenster zu nutzen. Engpässe zu beseitigen mache wenig Sinn, sagte Evi Allemann, sie würden im Effekt bloss an eine andere Stelle verschoben.

Dass der Verkehr sowohl die Strasse wie auch die Schiene umfasse und als Ganzes betrachtet werden müsse, unterstich **Peter Goetschi**, Zentralpräsident des Touring Clubs der Schweiz (TCS). Die meisten Benützer der Autobahnen seien nicht einfach zum Vergnügen in den Spitzenstunden unterwegs, sondern auf dem Weg zum Beispiel zur Arbeit. Die Beseitigung der Engpässe, aber auch kleinere Verbesserungen an den Autobahnen seien fällig, da das Autobahnnetz in den Sechzigerjahren unter ganz anderen Umständen als heute konzipiert worden sei. Urs Hany merkte an, dass mehrere

Bauvorhaben an Nationalstrassen baureif und finanziert wären, die Realisierung aber an mangelnden personellen Ressourcen beim Bund scheitere.

**Stefan Bürgler** brachte zum Thema der Verhaltensänderungen schliesslich noch eine ganz andere Überlegung ein: Im Kurzstreckenverkehr könnte das Velo oder auch das Elektrofahrrad noch eine viel grössere Rolle spielen als heute.

Mit welchen Massnahmen sich ein Verkehrsinfarkt vermeiden lasse, kann niemand sagen. Es gibt in dem komplexen System der Verkehrsträger zu viele Unbekannte, zu dynamisch ist derzeit die Entwicklung neuer Mobilitätsmodelle. Man müsse lernen, so wurde mehrmals gesagt, in einer Umgebung voller Unsicherheiten zu planen. Die Bauwerke für den Bahn- und den Strassenverkehr sind auf viele Jahrzehnte angelegt, die zunehmende Digitalisierung des Verkehrswesens bringt Innovationszyklen von viel kürzerer Dauer. Für die Planer ist es nicht einfach, hier den richtigen Weg zu finden.