



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung

Verkehrsentwicklung: Personenverkehr wächst bis 2050 nur halb so stark wie die Bevölkerung

Ittigen, 16.11.2021 - Der Verkehr wächst auch in Zukunft. Aufgrund gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Trends wie der Zunahme von Homeoffice, der weitergehenden Urbanisierung und der Alterung der Bevölkerung wächst der Verkehr indes weniger stark als die Bevölkerung. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Der Verkehr wird auch in Zukunft wachsen. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK. Der Verkehr wächst aber weniger stark als die Bevölkerung. Im Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 Prozent zu, während die Bevölkerung um 21 Prozent wächst. Grund für diese Entwicklung sind hauptsächlich verschiedene gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends, die sich auf die Mobilität auswirken.

So verstetigt sich gemäss dem Basisszenario der Trend zum Homeoffice. Immer mehr Menschen arbeiten von zuhause aus, was den Pendlerverkehr reduziert. Dazu kommt, dass mit der Alterung der Bevölkerung der Anteil der Erwerbstätigen abnimmt und daher nochmals weniger Arbeitswege anfallen. Einen Einfluss auf den Verkehr hat auch die Raumentwicklung. Dichter besiedelte Gebiete verfügen über nahegelegene Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten.

Die Resultate des Basisszenarios beruhen auf der Annahme, dass die bestehende Verkehrs- und Raumplanung, wie sie der Bundesrat in «Mobilität und Raum 2050» beschlossen hat, konsequent umgesetzt wird. Dazu gehört etwa die Siedlungsentwicklung nach innen an Standorten, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossenen sind. Zusätzlich beruht das Basisszenario auf der Annahme, dass verkehrspolitische Massnahmen eingeführt

werden. Dazu zählt etwa die verstärkte Internalisierung externer Kosten ab dem Jahr 2035. Die verkehrspolitischen Massnahmen haben im Vergleich zu den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends allerdings einen sekundären Einfluss auf die Verkehrsentwicklung.

Unter den genannten Voraussetzungen erhöht der öffentliche Verkehr im Basisszenario seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24 Prozent, während das Velo seinen Anteil verdoppelt. Der Anteil, der mit dem Auto zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 Prozent.

Auch im Güterverkehr schlagen sich die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends nieder. Er wächst mit 31 Prozent im Basisszenario zwar deutlich, doch weniger stark als die wirtschaftliche Entwicklung, die einen Zuwachs des Bruttoinlandproduktes von 57 Prozent verzeichnet. Die Dekarbonisierung und die zunehmende Elektromobilität führen dazu, dass künftig weniger Treibstoff und Heizöl importiert werden. Auch werden vermehrt kleinere Ladungen statt Massengüter befördert. Der zunehmende Onlinehandel lässt den Lieferwagenverkehr zunehmen. Eine verstärkte Bündelung von Gütern an Umschlagpunkten begünstigt den Transport auf der Schiene, beispielsweise jenen von Stück- und Sammelgütern. Gesamthaft sind die transportierten Waren vermehrt auf der Schiene unterwegs; deren Anteil erhöht sich von 37 auf 39 Prozent.

Die Verkehrsperspektiven 2050 dienen als neue Grundlage für die Verkehrs- und Raumplanung des Bundes. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat sie zusammen mit den Bundesämtern für Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA), Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) erarbeitet. Die Annahmen, die den Szenarien (siehe Kasten) zugrunde liegen, haben sie sowohl bundesintern als auch mit externen Partnern diskutiert und konsolidiert, etwa mit Verkehrsplanungsbüros oder Interessenvertretern aus Verkehr und Wirtschaft.

Die vier Szenarien

Das Szenario «Basis» orientiert sich an den Handlungsgrundsätzen von «Mobilität und Raum 2050», dem Programmteil des Sachplans Verkehr, und widerspiegelt somit eine Entwicklung hin zu ressourceneffizienter Mobilität von Personen und Gütern. Die anderen drei Szenarien sind alternative Entwicklungspfade. Alle Szenarien beruhen auf unterschiedlichen Annahmen, etwa wie schnell sich umweltfreundliche Technologien etablieren. Das Szenario «Weiter-Wie-Bisher» ist als Fortführung des Heute zu verstehen und basiert auf einem regulativen Rahmen, der sich wenig ändert. Die beiden Szenarien «Individualisierte Gesellschaft» und «Nachhaltige Gesellschaft» gehen davon aus, dass der Verkehr stark durch technische Innovationen, etwa die Automatisierung von Personenwagen, geprägt ist. Jedoch werden die Technologien zu unterschiedlichen Zwecken eingesetzt, entweder für individuellen Komfort («Individualisierte Gesellschaft») oder für Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung («Nachhaltige Gesellschaft»).

Adresse für Rückfragen

Nicole A. Mathys, Leiterin Sektion Grundlagen, Bundesamt für Raumentwicklung ARE,
Tel. 058 462 55 60, nicole.mathys@are.admin.ch

Links

[Verkehrsperspektiven 2050 \(ARE\)](#)

[Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm \(ARE\)](#)

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung

<http://www.are.admin.ch>

Bundesamt für Verkehr

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home.html>

Bundesamt für Strassen ASTRA

<http://www.astra.admin.ch>

Bundesamt für Energie

<http://www.bfe.admin.ch>

Bundesamt für Umwelt BAFU

<http://www.bafu.admin.ch>

Kontakt

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

3003 Bern

()

[+41 58 462 40 60](tel:+41584624060)

✉ info@are.admin.ch

<https://www.are.admin.ch/content/are/de/home/medien-und-publikationen/medienmitteilungen/medienmitteilungen-im-dienst.msg-id-85843.html>