

«Die Digitalisierung wird den Verkehr stark verändern»

/// INTERVIEW: CHRISTA ROSATZIN

Im Februar 2017 kommt der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zur Abstimmung. Bundesrätin Doris Leuthard gibt Auskunft, weshalb weitere Ausbauten der Infrastruktur nötig sind und welche weiteren Massnahmen geplant sind. Sie äussert sich auch zu Mobility Pricing, Mitfahrgemeinschaften und blickt in die Zukunft.



zVg Marc Wettli

Der Verkehr nimmt laut den Prognosen des Bundes weiter zu, bis 2040 allein beim Personenverkehr um einen Viertel. Wie soll das bewältigt werden?

Wir müssen auf Strasse und Schiene in der Tat mit einem anhaltenden Wachstum rechnen. Für den Bund ist darum klar, dass es weitere Ausbauten braucht. Dank dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der im Februar 2017 zur Volksabstimmung kommt, können diese Ausbauten geplant und finanziell gesichert werden. Für die Bahn werden bis 2025 rund 6,4 Mrd. Franken bereitgestellt, für die Nationalstrassen- und Agglomerationsprojekte sind bis 2030 rund 6,5 Mrd. vorgesehen. Da Ausbauten in dicht besiedelten Gebieten naturgemäss an Grenzen stossen und viel Zeit brauchen, müssen wir zudem die bestehende Infrastruktur besser nutzen – zum Beispiel mit der Umnutzung von Pannestreifen auf stark belasteten Abschnitten oder mit Mobility-Pricing-Pilotversuchen.

Die Mobilität wächst stärker als die Bevölkerung und die Wirtschaft. Für Avenir Suisse ist das ein Indiz, dass die Mobilität generell zu günstig ist. Teilen Sie diese Meinung?

Gemäss den Prognosen des Bundes wächst der Verkehr bis 2040 weniger stark als Wirtschaft und Bevölkerung. Wir erwarten beim Motorisierungsgrad gewisse Sättigungstendenzen. Sharing-Modelle dürften zunehmen, was gut ist. Was die Kosten betrifft: Die Billettpreise wurden in den letzten Jahren mehrmals angehoben. Dafür wurde auch das Angebot stark verbessert: Züge vom Morgen früh bis um Mitternacht sind zwischen den grossen Zentren heute Standard und im Agglomerationsverkehr profitieren die Reisenden inzwischen von einem Viertelstundentakt. Wir haben ein erstklassiges Angebot, das seinen Preis wert ist.

Mobility Pricing soll die Mobilität nicht generell verteuern, dazu Bundesrätin Doris Leuthard: «Die Tarife müssen so ausgestaltet sein, dass Mobilität für alle erschwinglich bleibt.»

Der Strassenverkehr deckt seine Kosten zu rund 90%, bei der Schiene sind es nur gerade 40%. In unserem Land ist es selbstverständlich, dass die Mobilität durch Steuern und Abgaben mitfinanziert wird. Müsste hier nicht ein Umdenken stattfinden?

Strasse und Schiene gehören zusammen. Es ist darum falsch, sie gegeneinander auszuspielen. Vom öffentlichen Verkehr profitiert auch der Strassenverkehr, denn dieser wäre sonst völlig überlastet. Eine reine Nutzerfinanzierung ist im öffentlichen Verkehr unrealistisch, da er auch der Grundversorgung dient. Gerade im Regionalverkehr liessen sich viele Verbindungen sonst nicht aufrechterhalten. Es gehört aber zum Wesen der Schweiz, dass wir Randregionen nicht einfach abhängen. Wer dort lebt, ist ebenso auf gute Verbindungen angewiesen wie andere. Das Bundesamt für Verkehr prüft derzeit indes, wie man den Regionalverkehr verbessern kann. Dass der öffentliche Verkehr durch die öffentliche Hand stark unterstützt wird, basiert im Übrigen auf breit abgestützten Entscheiden: Das Stimmvolk hat sich in den letzten 25 Jahren mehrmals klar dafür ausgesprochen. Mit der FABI-Vorlage wurde die Nutzerfinanzierung aber gestärkt. Der damit beschlossene Ausbau des Bahnnetzes ist nur möglich, weil neben Bund und Kantonen auch die Reisenden künftig mehr schultern.

«Siedlung und Verkehr besser aufeinander abstimmen, ist ein Gebot der Stunde.»

Der Bundesrat prüft neben dem Ausbau von Strasse und Schiene auch Pilotversuche mit Mobility Pricing. Was erhoffen Sie sich davon?

Mobility Pricing ist ein Instrument, das ergänzend zur Beseitigung von Engpässen helfen soll, die bestehende Infrastruktur besser auszulasten. Preisliche Anreize können dazu beitragen, den Verkehr besser zu verteilen. Während es in den Zügen und auf den Strassen am Morgen und am Abend eng wird, gibt es zu anderen Tageszeiten meist noch freie Kapazitäten. Mobility Pricing ist ein langfristig angelegtes Konzept, das gut geprüft werden muss. Es stellen sich viele Fragen, etwa zu den Auswirkungen auf Gesellschaft und Wirtschaft. Um Erfahrungen zu sammeln, werden wir als Nächstes mit interessierten Gemeinden und Kantonen die Möglichkeit von Pilotprojekten prüfen. Zudem müssen die nötigen Rechtsgrundlagen geschaffen werden.

Mit Mobility Pricing soll unter dem Strich nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlt werden. Ist das realistisch?

Ja. Versuche im Ausland ergaben durchwegs positive Resultate. Mobility Pricing dient in erster Linie der Glättung von Verkehrsspitzen. Es soll einfach und gerecht sein und schrittweise bestehende Abgaben wie den Mineralölsteuerzuschlag, die Automobilsteuer oder die Vignette ersetzen. Ein Mobility Pricing-System einzuführen, kostet zunächst natürlich etwas. Forschung und Technik machen aber enorme Fortschritte.

Es gibt Arbeitnehmer, die keine Wahl haben. Sie müssen in den Stosszeiten unterwegs sein und werden mit Mobility Pricing bestraft. Droht eine soziale Ungerechtigkeit?

Uns ist bewusst, dass viele Pendler heute von ihren beruflichen Verpflichtungen her nicht einfach ausweichen können. Denkbar ist, dass Tarife zu Randzeiten günstiger sind. Generell müssen Tarife so ausgestaltet sein, dass Mobilität für alle erschwinglich bleibt. Das ist eines der Grundprinzipien unseres Konzepts. Es gibt im Übrigen bereits erfolgreiche Anreize mit Vergünstigungen für jene, die zu Randzeiten fahren, wie die 9-Uhr-Tageskarten der SBB oder das Gleis-7-Abo für Jugendliche. Das hilft, Verkehrsspitzen zu glätten. Ich denke, gerade im Freizeitbereich – der immerhin rund 40% des Verkehrs ausmacht – kann man mit innovativen Angeboten noch einiges herausholen. Dem Bundesrat ist ausserdem wichtig, dass flexiblere Arbeitszeitmodelle, Home Office, angepasste Unterrichtszeiten oder Fahrgemeinschaften gefördert werden.

Wenn die Menschen wieder vermehrt dort wohnen, wo sie arbeiten, werden Strassen und Schienen entlastet. In Zürich gibt es zum Beispiel fast 50% autofreie Haushalte. Wie kann diese Lebensart gefördert werden?

Siedlung und Verkehr besser aufeinander abstimmen, ist ein Gebot der Stunde. Die Agglomerationsprogramme des Bundes sind daher konsequent darauf ausgerichtet. Der knappe und oft teure Wohnraum in den Zentren lässt manchen aber fast keine andere Wahl, als ausserhalb der Stadt zu wohnen und zur Arbeit zu pendeln. Und klar ist auch: Der Staat schreibt den Bürgern nicht vor, wie sie zu leben haben. Für manche macht es Sinn, ein Auto zu haben, andere kommen gut ohne ein Auto aus.

Was ist Ihre Meinung zu Fahrgemeinschaften und Mitfahrkonzepten? Werden sich solche Ideen durchsetzen?

Immer mehr Menschen sind multimodal unterwegs. Daher sind das interessante Ansätze, und das Carsharing oder -pooling ja auch ein Erfolg. Studien zeigen, dass in der Schweiz bei mehr als 90% der Etappen nur eine Person im Auto sitzt. Zudem stehen Autos bekanntlich oft mehr als sie fahren. Wenn die Automobilisten einen Anreiz erhalten, zu zweit oder zu dritt zu fahren und dafür z. B. für den Fir-

menparkplatz weniger bezahlen müssen, wird es für sie interessant. In anderen Ländern profitieren Autos mit mehreren Mitreisenden von privilegierten Fahrstreifen. Das lässt sich in der kleinräumigen Schweiz wohl nur vereinzelt verwirklichen. Man könnte dies aber z. B. bei Ein- und Ausfahrten prüfen. Die Digitalisierung macht vieles möglich, was bisher als zu kompliziert oder unmöglich galt.

Dass solche Konzepte funktionieren können, zeigt Uber. Doch damit kommen neue Fragen auf. Wo sehen Sie hier die Schwierigkeiten?

Solche Plattformen bieten neue, interessante Angebote und sind entsprechend beliebt. Man sollte darum neben den Schwierigkeiten auch die Chancen sehen. Arbeits- und sozialrechtliche Fragen sind selbstverständlich genau zu klären und es ist wichtig, dass alle gleich lange Spiesse haben. Das klassische Taxigewerbe ist im Vergleich zu Uber stark reglementiert. Es muss sich aber auch neu aufstellen.

«Strasse und Schiene gehören zusammen. Es ist falsch, sie gegeneinander auszuspielen.»

Mit autonomen Fahrzeugen werden neue Formen von Mobilität möglich. Wie sehen Sie die Zukunft, wenn solche Fahrzeuge auf der Strasse sind?

Die Digitalisierung wird den Verkehr stark verändern. Forschung und Technik machen enorme Fortschritte. Autonome Fahrzeuge sind schon unterwegs, z. B. auf dem Gelände der ETH Lausanne, und die Post testet im Wallis bereits das autonome Postauto. Es werden auch laufend neue Apps entwickelt, welche vom ÖV über das Velo bis zum Mietauto verschiedene Verkehrsträger zusammenbringen und neue Angebote schaffen. Ich bin überzeugt: In ein paar Jahren werden smarte Fahrzeuge und ÖV-Anwendungen zu unserem Alltag gehören. Es lohnt sich, diese Veränderungen offensiv anzugehen und zu begleiten. Sie dürften die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss verbessern. Wenn es elektrisch ist, gibt es zudem weniger Lärm. Aber auch diese neuen, intelligenten Vehikel brauchen Strasse und Schiene! Der Ausbau der Infrastruktur dürfte daher noch für geraume Zeit nötig sein. Die klassischen Transportmittel wie die Eisenbahn werden weiterhin eine grosse Bedeutung haben.

Würden Sie sich von einem autonomen Fahrzeug abholen lassen und gemeinsam mit anderen Passagieren zur Arbeit oder ins Wochenende fahren?

Warum nicht? Wenn das autonome Fahrzeug gut erprobt ist, wäre das sicher eine spannende Erfahrung!

«Dem Bundesrat ist es wichtig, dass ergänzend zu Mobility Pricing flexiblere Arbeitszeitmodelle, Home Office, angepasste Unterrichtszeiten oder Fahrgemeinschaften gefördert werden», betont Bundesrätin Doris Leuthard.



zVg Marc Wettli