



Droht in Zukunft die staatlich vorgeschriebene Mobilität?

/ Thomas Hurter
 / Zentralpräsident Automobilclub Schweiz ACS
 / thomas.hurter@acs.ch
 / www.acs.ch

Dass wir Menschen immer mobiler werden und aufgrund dessen das Verkehrswachstum auf Strasse und Schiene weiter ansteigen wird, ist kein Geheimnis. Dass der Bund in seinen Verkehrsperspektiven 2040 das Verkehrswachstum aber zum grössten Teil im Bereich des öffentlichen Verkehrs sieht, erstaunt doch ein wenig.

Verkehrsperspektiven 2040

Als Automobilclub beschäftigt sich der ACS eingehend mit dem Thema der Mobilität der Zukunft. Dabei steht für ihn die freie Wahl des Verkehrsmittels im Vordergrund. Deshalb macht uns die Studie zu den Verkehrsperspektiven 2040, die das Bundesamt für Raumplanung ARE im August 2016 zusammen mit dem eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK veröffentlicht hat, stutzig.

In dieser Studie wurde die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs bis ins Jahr 2040 errechnet. Sie kommt zum Schluss, dass im Bereich des Personenverkehrs der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr einen um ein Vielfaches höheren Zuwachs verzeichnen werden wird als der motorisierte Individualverkehr. Nach den Berechnungen des ARE wird der öffentliche Verkehr (ÖV) bis 2040 einen Zuwachs von 51% gegenüber heute verzeichnen. Der Langsamverkehr (LV) wird um 32% wachsen, während für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ein Wachstum von nur gerade 18% errechnet worden ist. Die Studie erklärt diesen Umstand damit, dass die Entwicklung des MIV zukünftig weniger dynamisch sein werde wie bisher. Zudem macht die Studie Sättigungstendenzen im Motorisierungsgrad sowie eine Verlagerung hin zum ÖV und zum LV aus. Auch beim Güterverkehr geht sie davon aus, dass der Zuwachs mehr auf der Schiene als auf der Strasse stattfinden wird. Gemäss den Berechnungen soll das Wachstum in diesem Bereich auf der Schiene (45%) um rund einen Drittel höher sein als auf der Strasse (33%).

Fokus auf dem Ausbau der Bahninfrastruktur

Schaut man diese Zahlen so an, kann man sich ein Bild davon machen, auf welchen Infrastrukturausbau der Bund zukünftig seinen Fokus setzen wird. Obschon ein beachtlicher Teil des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse stattfindet, geht der ACS davon aus, dass dem Ausbau der Schieneninfrastruktur Vorrang gegeben wird. Dies wird langfristig dazu führen, dass für den Ausbau des Strassennetzes einerseits die finanziellen Mittel und andererseits der Platz fehlen werden. Der ACS befürchtet, dass dies langfristig dazu führen könnte, dass zukünftig die freie Wahl des Verkehrsträgers nicht mehr gewährleistet sein wird, sondern uns der Staat indirekt vorschreiben wird, welche Art von Mobilität wir zu nutzen haben.

Wie wird die Finanzierung aussehen?

Bezüglich der Finanzierung stellt sich der ACS die Frage, mit welchem Geld der massive Bedarf an Ausbau des Schienennetzes finanziert werden wird? Mit Mitteln aus dem BIF (Bahninfrastrukturfonds) allein wäre das Ganze nicht finanzierbar. Schon heute bezahlen wir für den Schienenverkehr und den öffentlichen Strassenverkehr pro Jahr rund eine Milliarde mehr als für den Individualverkehr (MIV und LV), obwohl der öffentliche Verkehr auf Schiene und Strasse lediglich 19% des gesamten Personenverkehrs trägt. Insgesamt 84% des Personenverkehrs werden über die Strasse abgewickelt (75% MIV, 6% LV, 3% ÖV Strasse).

Es darf nicht dazu kommen, dass über kurz oder lang die Strasse die Schiene zunehmend querfinanzieren muss. Eine Entwicklung, der man mit der Schaffung des NAF (Nationalstrassen und Agglomerationsfonds), für dessen Einführung der ACS sich sehr stark engagiert hat, eigentlich entgegnetreten wollte. Wir alle werden also nicht darum herumkommen, uns früher oder später ernsthaft darüber zu unterhalten, für welche Art der Mobilität wir wieviel bereit sind zu bezahlen.