

# Neue Wege in der Verkehrspolitik



**DIE DIGITALISIERUNG** wird auch das Verkehrswesen in der Zukunft stark beeinflussen. Die grosse Frage bleibt, wie sich die Veränderungen in der Praxis bemerkbar machen werden.

Text: Raoul Studer

**M**acht die Digitalisierung den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nach 2035 überflüssig? Das war die Frage, die im Mittelpunkt des Dialoganlasses von Avenir Mobilité stand. Bisher hatten das Wachstum der Bevölkerung und der Wirtschaft zu einem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geführt. Wäre es denkbar, dass die Digitalisierung diese Entwicklung so verändert, dass nach 2035 keine weiteren Ausbauten nötig würden? Dass die Digitalisierung, die alle Bereiche der Wirtschaft und Gesellschaft erfasst, auch das Verkehrswesen stark verändert, war unbestritten. Wie und wann die Veränderungen passieren, das allerdings weiss heute niemand (s. auch Seite 5).

**Besseres Verständnis nötig**  
Matthias Finger, Professor an der ETH Lausanne, erklärte in seinem Einführungsreferat, es brauche noch ein besseres Verständnis für die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Infrastrukturen. Erst dann sei der Regulierungsbedarf besser abzuschätzen. Der Kunde werde weit weniger oft mit einem Infrastrukturanbieter verbunden sein, sondern mit einer Plattform. Er ist nicht mehr Kunde des Taxis, sondern Kunde von Uber. Das sei die entscheidende Veränderung. Die Plattform entscheide dann auch, was im Einzelfall besser sei – ÖV oder Taxi. Finger erwähnte als Beispiel Finnlands Hauptstadt Helsinki, in der Kunden Mobilitätsdienstleistungen wie Taxi, ÖV, Mietauto und Bahn über eine einzige Plattform kaufen können.

**Digitalisierung und Ausbau**

Was bedeutet die Digitalisierung für den Ausbau des nationalen Strassen- und Schienennetzes? Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), machte darauf aufmerksam, dass bis 2040 eine Verdoppelung des Schienenverkehrs zu erwarten sei. Die Probleme lägen nicht auf der Strecke. Selbst wenn sich Züge in kürzeren Abständen folgten, helfe das nicht. Das Problem sei der Halt an den Bahnhöfen. Man benötige zwei Minuten für das Aus- und Einsteigen der Reisenden. Deshalb seien Verhaltensänderungen der Reisenden eine Alternative. So könnten 60 Prozent der Pendler einen anderen, weniger überfüllten Zug wählen, was die Situation entschärfen würde – sie tun es aber nicht. Für das Verkehrsverhalten der Kunden seien zudem die Wetterprognosen entscheidend, welches Verkehrsmittel sie wählen, meinte Füglistaler.

Eine Möglichkeit sieht der BAV-Direktor in der gezielten Bepreisung der Mobilität, das heisst in einer starken Differenzierung zwischen den Haupt- und Nebenverkehrszeiten, aber er ist sich bewusst, wie schwierig es ist, die Öffentlichkeit dafür zu gewinnen. Mobility Pricing sei politisch fast nicht durchzusetzen. Dagegen seien Subventionen für den ÖV in der Bevölkerung unbestritten. Auch eine Erhöhung der Preise für das Generalabonnement der SBB zu realisieren, sei schwierig.

**Es braucht etwas Beton**

Für Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (Astra) ist nicht ein flächenmässiger, aber ein punktueller Ausbau des Strassennetzes notwendig. Einen vierten Baregg-tunnel beispielsweise hält er für mög-

**So könnte der** Verkehr in der Zukunft aussehen. Am unteren rechten Bildrand sind autonom fahrende Fahrzeuge parkiert.

lich, nicht indes einen fünften. Ganz ohne Beton gehe es nicht. Für ihn hat die Digitalisierung Potenzial, aber es braucht dafür Zeit zur Entwicklung. Die Autobahnen seien immer stärker ausgelastet, im Jahr 2017 verzeichnete man auf den Nationalstrassen über 27 000 Stautunden. Die Nachtfenster, die man für den Unterhalt braucht, werden immer kürzer, weil die Autopendler noch früher losfahren und später heimkommen. Aber auch auf anderen Strassen nehme der Verkehr zu.

Daniel Müller-Jentsch von der Denkfabrik Avenir Suisse bezeichnete Röthlisbergers Sicht als Ingenieursbetrachtung des 19. Jahrhunderts. Investitionen in neue Bauten lösen das Hauptproblem nicht, das nämlich die Verkehrsspitzen zu Staus führen. Die Aufhebung des Nachtfahrverbots für Elektro-Lastwagen wäre etwa eine Möglichkeit, da nachts die Strassen praktisch ungenutzt seien. Darüber hinaus sollte Mobility Pricing gefördert werden. Aber einen überzeugenden Vorschlag, wie die Verkehrsproblematik auf unseren Strassen in den Griff zu bekommen sei, hatte er nicht anzubieten. So wenig wie Nationalrat Jürg Grossen (GPL/BE), der Visionen für ein künftiges Verkehrssystem vermisste, ohne allerdings selbst einen substantziellen Beitrag zu leisten.

BAV-Direktor Füglistaler hatte wohl recht mit der Bemerkung: «Das Wachstum des Verkehrs ist nicht Selbstzweck. Wenn wir den Wohlstand bewahren sollen, brauchen wir Lösungen.» Die Theorie helfe da nicht viel. «Wir müssen in der Praxis Lösungen bringen. Unser Auftrag besteht nämlich darin, die Mobilität zu ermöglichen.» ●

**GIMS 2019**

**Hyundai nicht in Genf**

Nach Opel, zum zweiten Mal en suite, und Volvo sowie Ford bleibt nun auch Hyundai dem Genfer Autosalon 2019 fern. Hyundai Schweiz hat die Vertriebspartner darüber informiert, dass der Konzern im Zeitraum März und April 2019 statt einer Salon-Teilnahme im Schweizer Vertriebsnetz einen Ausstellungsmonat mit erweiterten Angeboten abhalten werde. **AR**

**BRANCHE**

**Ziel erreicht**

Audi und Umicore haben Phase eins ihrer Forschungskoope- ration für Batterie-Recycling beendet. Das Ziel ist ein geschlossener Kreislauf für Bestandteile von Hochvoltbatterien. Wertvolle Materialien werden in einer Rohstoffbank gespeichert. Im Juli, noch vor der Kooperation, hatte Audi die Batterien im Plug-in-Hybrid A3 E-tron analysiert und ein Recycling definiert. Gemeinsam mit den Materialtechnologie-Experten bestimmte Audi dann die möglichen Recyclingquoten für Batteriebestandteile wie Kobalt, Nickel und Kupfer. Mehr als 95 Prozent dieser Elemente lassen sich im Labortest wiedergewinnen und neu einsetzen. Nun entwickeln die Partner einen geschlossenen Kreislauf (Closed Loop), in dem wertvolle Elemente aus Batterien am Ende ihres Lebenszyklus in neue Produkte einfließen und so weiter genutzt werden. **AR**

**VCS**

**Carsharing-Ratgeber lanciert**

Schutz der Umwelt, Senkung der Kosten, rentabler Autokauf: Dies sind nur ein paar Gründe für Carsharing oder Carpooling. Um die Übersicht über die bestehenden Angebote zu erleichtern, publiziert der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) einen neuen «Ratgeber für privates und organisiertes Carsharing und Carpooling». Dieser liefert etwa die für ein privates Carsharing wichtigen Punkte. Er enthält auch Musterverträge für die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeugs sowie ein Berechnungsblatt für die Betriebskosten. So kann ein Carsharing etwa unter Bekannten einfach organisiert werden. **AR**

**GREEN CAR**

**Finalisten benannt**

Das US-Magazin «Green Car Journal» hat die Finalisten seines Green-Car-of-the-Year-Wettbewerbs benannt: Honda Insight, Lexus ES 300h, Nissan Altima, Toyota Avalon Hybrid und VW Jetta. Neu wird es am 29. November auf der Los Angeles Auto Show drei Sieger geben, die Konkurrenz wurde um die Kategorien Luxusauto und SUV erweitert. Die Finalisten beim Luxus sind: Audi E-Tron, Jaguar I-Pace, Porsche Cayenne E-Hybrid, Range Rover P400e und Tesla Model 3. Um den SUV-Titel geht es für: Cadillac XT4, Hyundai Kona, Lexus UX, Mitsubishi Outlander PHEV und Volvo XC40. **AR**