

Schweiz

Verkehrsperspektiven 2050

Erstmals zeichnet sich eine Trendwende im schweizerischen Personenverkehr ab. Nicht mehr nur das Bevölkerungswachstum ist der Treiber, sondern neue Mobilitätsformen werden das Bild der Zukunft maßgeblich beeinflussen. Kann eine nachhaltige Gesellschaft erfolgreich bis 2050 erreicht werden, wird ein Gesamt-Verkehrswachstum in Personenkilometer von sechs Prozent erwartet.

Der Verkehr wird in der Schweiz auch in Zukunft wachsen, allerdings nur noch 0.7 bis 1.0 Prozent pro Jahr und nicht mehr wie in der 2016 erstellten Studie „Verkehrsperspektiven 2040“ wo noch von 4 Prozent ausgegangen wurde. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050, erstellt 2021, des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. Im Hauptszenario „Basis“ der Verkehrsperspektiven 2050 nimmt die Personenverkehrsleistung in Personenkilometer bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 2017 lediglich um 11 Prozent zu, während die Bevölkerung um 21 Prozent wächst. Ein stärkeres Wachstum wird im Güterverkehr erwartet. Während ein Rückgang der Treibstofftransporte erfolgt werden sich die Anzahl Paketsendungen fast verdreifachen und die Verlagerungen auf

die Schiene fortsetzen. Für die Studie zeichnet das Bundesamt für Raumplanung ARE verantwortlich. Weitere Bundesämter und Experten namhafter Planungsfirmen waren dabei eingebunden.

Der umfangreiche Bericht steht auf der Website des Bundesamtes ARE unter are.admin.ch zur Verfügung. Suchbegriff „Verkehrsperspektive 2050“ eingeben.

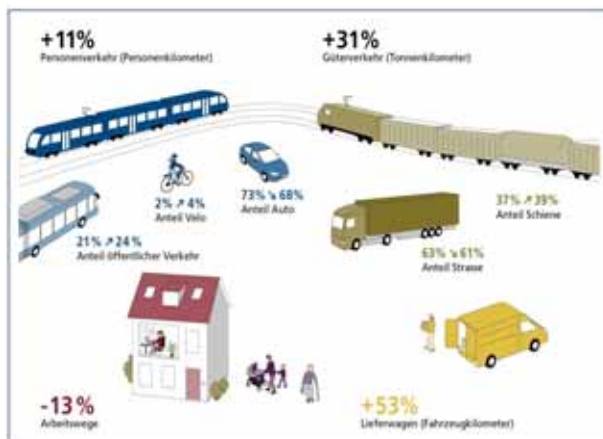
Vier Szenarien

Die Verkehrsperspektiven 2050 basieren auf vier Szenarien, die im Detail berechnet und interpretiert wurden:

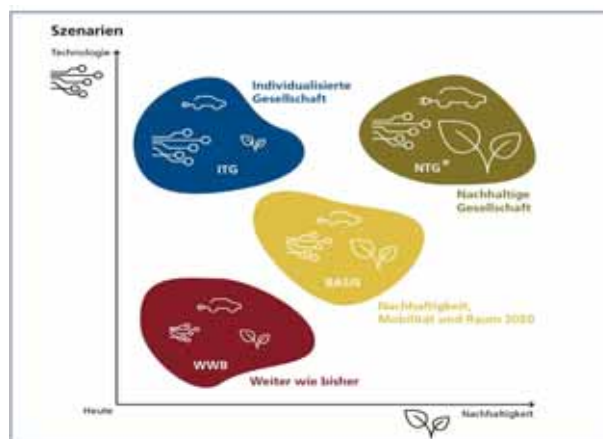
- Weiter-wie-bisher (WWB)
 - Basisszenario (BASIS)
 - Nachhaltige Gesellschaft (NTG)
 - Individualisierte Gesellschaft (ITG)
- Insgesamt wurden 58 Stellgrößen aus den Bereichen Bevölkerungs- und

Wirtschaftsentwicklung, Raumplanung/-struktur/-nutzung, Standortwahl und Verkehrsnetze, Güter- und Personenverkehr, Automatisierung, Mobilitätsformen/-kosten, und weitere berücksichtigt.

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 – ITG“ und „Nachhaltige Gesellschaft – NTG“ gehen davon aus, dass der Verkehr stark durch technische Innovationen, etwa die Automatisierung von Personewagen, geprägt wird.



Die Verkehrsperspektiven 2050 in der Entwicklung des Personen- wie Güterverkehrs sind mit einem Bevölkerungswachstum von 21 Prozent und einem wirtschaftlichen Wachstum des BIP von 57 Prozent hinterlegt.



Allen Szenarien der Verkehrsentwicklung 2017 bis 2050 ist gemeinsam, dass sie generell von einem steigenden Wohlstand ausgehen sowie von einer Zunahme von Homeoffice, automatisiertes Fahren und Onlineshopping.

Homeoffice, Überalterung und verdichtete Bauweise reduzieren Mobilitätsbedarf

Die Entwicklung bis 2050 basieren auf verschiedenen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends, die sich auf die Mobilität auswirken. So verstetigt sich gemäß dem Basisszenario der Trend zum Homeoffice, 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. Gegenüber dem Bericht „Verkehrsperspektiven 2040“ aus dem Jahre 2016 reduziert sich das erwartete prozentuale jährliche Wachstum des SPV um drei Viertel.

Basisszenario

Die Resultate des Basisszenarios beruhen auf der Annahme, dass die bestehende Verkehrs- und Raumplanung, wie sie der Bundesrat beschlossen hat, konsequent umgesetzt wird. Dazu gehört etwa die Siedlungsentwicklung nach innen an Standorten, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Zusätzlich beruht das Basisszenario auf der Annahme, dass verkehrspolitische Maßnahmen einge-

führt werden. Dazu zählt etwa die verstärkte Internalisierung externer Kosten ab dem Jahr 2035. Unter den genannten Voraussetzungen erhöht der öffentliche Verkehr im Basisszenario seinen Anteil an den Verkehrsleistungen von 21 auf 24 Prozent, während das Fahrrad seinen Anteil verdoppelt. Der Anteil, der mit dem Auto zurückgelegt wird, bleibt nach wie vor bedeutend, reduziert sich aber von 73 auf 68 Prozent.

Wachstumserwartungen Güterverkehr

Er wächst mit 31 Prozent im Basisszenario zwar deutlich, doch weniger stark als die wirtschaftliche Entwicklung, die einen Zuwachs des Bruttoinlandsproduktes 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 stark 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.

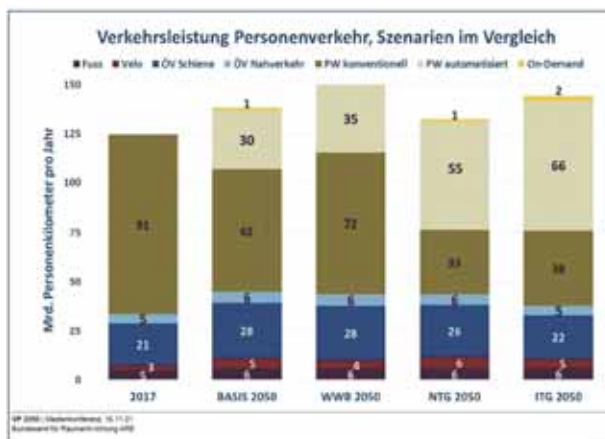
Geltungsbereich

Der Sachplan Verkehr bildet das übergeordnete Dach für die bestehenden Infrastrukturteile Nationalstrasse, Schiene, der Luft- und Schifffahrt. Er bildet einen behördenverbindlichen Rahmen bei der Konkretisierung der Verkehrsdossiers und Programmbotschaften des Bundes, den Agglomerationsprogrammen und der Richtplanung in Zusammenarbeit mit den Kantonen, Städten und Gemeinden. Er bezieht sich auf Grundlagen aus allen für seine Inhalte relevanten Bereichen, insbesondere das Raumkonzept Schweiz, berücksichtigt die Entscheide des Parlaments und bewegt sich im Rahmen der bestehenden Gesetze. Die Beschlüsse zu den konkreten Infrastrukturvorhaben fallen die eidgenössischen Räte auf der Basis der Entwicklungsprogramme (STEP Schiene und STEP Nationalstrasse) sowie des Programms Agglomerationsverkehr.

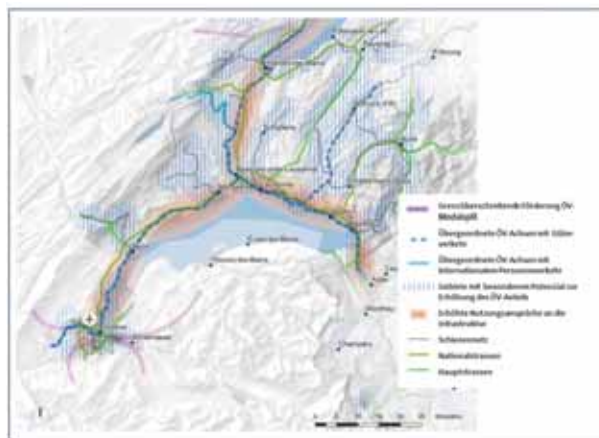
Verpflichtend für die Zukunft

Die Festlegungen des Sachplans Verkehr sind für die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen, für die Gewährung von objektbezogenen Beiträgen sowie für die Plangenehmigung oder die Erstellung von Programmen für Bauten, Anlagen oder anderen raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Kantone verbindlich.

Peider Trippi



Entwicklung des Personenverkehrs in den vier Szenarien. Der Modalanteil Schiene entwickelt sich im besten Fall um ein Drittel von 21 auf 28 Pkm, respektive bleibt beim Modell „Individualisierter Gesellschaft – ITG“ praktisch unverändert.



Handlungsbedarf und Stoßrichtungen am Beispiel an der am stärksten wachsenden Region der Schweiz, dem Gebiet des Genfersees in der Westschweiz. Ein Gleis-Kapazitätsausbau ist im STEP 2035 mit CHF 2.5 Milliarden eingeplant.