

4. Podium vom 10. November 2015

Zürcher Mobilität 2040 – weiter wie bisher?!

ein Beitrag des VöV ZH zum 25jährigen Jubiläum des ZVV
Betrachtungen zur Veranstaltung

Referent und Podiumsteilnehmer:

Martin Buck, Verkehrsingenieur SVI, VR-Delegierter SNZ Ingenieure und Planer AG

Dominik Brühwiler, stv. Direktor ZVV und Verkehrsplanung

Prof. Dr. Widar von Arx, Leiter Competence Center Mobilität, Hochschule Luzern

Raphael Eder, Student Master of Science ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Moderation: Ruedi Ott, ehem. Leiter Mobilität+Planung, Stadt Zürich, Vorstandsmitglied VöV ZH

Wie könnte sich die Mobilität im Grossraum Zürich in den nächsten 25 Jahren entwickeln? Machen wir weiter wie bisher? Oder eben gerade nicht! Der Referent Martin Buck stellte denn auch sowohl das "Fragezeichen" wie auch das "Ausrufzeichen" in den Fokus seiner Überlegungen. Zu vier Themen formulierte er die aus seiner Sicht wichtigsten Fragestellungen und Herausforderungen. Bei der künftigen Entwicklung im motorisierten Individualverkehr sind dies die Elektromobilität und das autonom fahrende Auto. Kostenwahrheit (externe Kosten) und Mobility Pricing sind die brennendsten Punkte bei der Finanzierung der Infrastruktur und dem Preis der Mobilität. Welches individuelle Mobilitätsverhalten und -verständnis haben wir bis 2040? Hierzu gehört auch die im Trend liegende Sharingökonomie. Im vierten Themenbereich behandelte er den zukünftigen Einfluss der "Smart World" auf die Mobilität, wie stark sich die digitale und globale Vernetzung durchsetzen werden.

In der anschliessenden Podiumsdiskussion wurden Bucks Thesen und Folgerungen mehrheitlich geteilt. Grössere Differenzen in der Einschätzung der Mobilitätsentwicklung bis 2040 traten unter den Podiumsteilnehmern nicht zu Tage, auch wenn jemand die Steuerungsmöglichkeiten über den Preis eher pessimistisch einschätzte. Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum dürften auch weiterhin ein Nachfragewachstum bei der Mobilität auslösen, noch ist keine spürbare Entkopplung von Wirtschaft und Mobilität sichtbar. Allerdings sind wir von Trendbrüchen nicht gefeit, insbesondere wenn die (gefühlte und tatsächliche) Sicherheit beim Aufenthalt im öffentlichen Raum kippen sollte, dann ist ein Mobilitätsrückgang insbesondere beim Fussverkehr und damit als Folge auch bei den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs zu erwarten.

Die Grenzen zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr verwischen sich zunehmend. Hier wird das autonom fahrende Fahrzeug eine wichtige Rolle einnehmen. Die diesbezügliche Frage, ob dies Chance oder Risiko für den öffentlichen Verkehr ist, wurde nicht zuletzt aus dem Publikum unterschiedlich diskutiert. Nach wie vor sind die Spiesse für den motorisierten und den öffentlichen Verkehr ungleich lang. Zwar wird im städtischen Umfeld der öffentliche Verkehr weiterhin gute Karten haben, denn auch das autonom fahrende Auto braucht trotz möglichen Einsparungen gegenüber heute nach wie vor mehr Fläche pro Fahrgast. Im Stadtumland und in ruralen Gebieten wird aber eine gewisse Kannibalisierung des Regioverkehrs befürchtet.

Fazit aus Referat und Diskussion:

- Ein "weiter wie bisher" ist nicht zu empfehlen, angezeigt ist eine umsichtige und vor allem stärker integrierte Planung von Strasse und Schiene. Dabei ist auch zu beachten, dass z.B. das neue Rollmaterial der S-Bahn 40 bis 50 Jahre lebt, also länger als 2040. Der öffentliche Verkehr bewirkt und braucht also auch etwas mehr Konstanz in der zeitlichen Entwicklung als der Autoverkehr.
- Das Auto hat weder ausgedient noch zeigt es grössere Schwächen. Denn gerade hier werden das Fahrzeug und dessen Benützung laufend weiter entwickelt und verändert, eben z.B. mit autonom fahrenden Fahrzeugen. Auch im öffentlichen Verkehr ist mit autonom fahrenden Bussen zu rechnen, was im Hinblick auf den hohen Anteil an Personalkosten zu deutlichen Kosteneinsparungen führen wird.
- Künftige Generationen sehen die Verkehrsmittel viel stärker als Mittel zum Zweck. Preis, Zeitbedarf und Reisekomfort werden wichtiger als Besitz und Status. Die Jungen nehmen pragmatisch was geschickter ist. Die Grenzen verwischen sich zunehmend zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr.
- Mobilitätsrelevante Veränderungen im grossen Stil sind dennoch nicht zu erwarten, auch nicht durch die zunehmende digitale Durchdringung unserer Gesellschaft. Anpassungen erfolgen pragmatisch aufgrund von zukünftigen Rahmenbedingungen, nicht zuletzt auch aufgrund der politischen Agenda.
- Der Preis der Mobilität wird steigen. Die Ansprüche an die Preisgestaltung der Mobilität (kostendeckend, fair, sozial gerecht, verständlich,...) werden zur politischen Herausforderung.

Ruedi Ott, VöV Zürich