

5. Podium vom 15. November 2016

## **öV-Verkehrsspitzen brechen – aber wie?**

### **Betrachtungen zur Veranstaltung**

Referentin und Podiumsteilnehmende:

*Dr. Merja Hoppe, Dozentin, Leitung Nachhaltige Transportsysteme, ZHAW School of Engineering*

*Mirjam Bütler, Vizedirektorin, Verband öffentlicher Verkehr (VöV)*

*Marcus Hassler, Projektleiter Infrastrukturen, Economiesuisse*

*Gregor Frei, Projektleiter Regionalkoordination Mitte, SBB*

*Moderation: Stefan Hotz, Redaktor NZZ, Ressort Zürich, Dossiers Verkehr und Raumplanung*

«Wie also die Verkehrsspitzen brechen, sofern wir sie den brechen müssen?» stand in der Einladung. Dieses «sofern» diskutierten wir nicht, also die mögliche These, ein Nichtstun führte dazu, dass sich das Verkehrssystem selber regeln würde. Aber es wäre auch ein Ansatz.

Merja Hoppes Referat kreiste um folgende Kernfragen:

*Worum geht es?* Der zunehmende Verkehr ist zeitlich besser zu verteilen, um die teure Infrastruktur besser auszulasten. Obwohl vor allem das Verhältnis von Morgenspitze zum Mittagstief in den letzten rund 15 Jahren kleiner geworden ist, zeigt sich durch Rebound-Effekte keine Entspannung.

*Wo liegen die Ursachen?* Hauptgründe für diese Spitzen liegen bei der Nachfrage, welche sich zeitlich und räumlich konzentriert in den urbanen Gebieten manifestiert. Es entstand eine Raumstruktur, welche die Wohn- und Arbeitswelt trennte und ein Mobilitätsparadigma, welches Wachstum mit Wohlstand gleichsetzt.

*Welche Ansatzpunkte gibt es?* Solche ergeben sich einerseits bei der Verkehrs- und Raumplanung und andererseits bei den Technologien und dem gesellschaftlichen Verhalten. Stichworte dazu sind kombinierte Transportkette in einem regional diversifizierten Raumstruktur und andererseits die vermehrte Nutzung der IT-Technologien.

Das führt letztlich zu Massnahmen wie Mobility Pricing, Mobilitätsmanagement, flexiblere, auch regionalere Arbeitswelt und einer konsistenten Verkehrs- und Raumplanung.

Die Podiumsdiskussion brachte gleich zu Beginn eine wichtige Tatsache auf den Tisch: Pendler sind «Gewohnheitstiere». Obwohl gerade die Dienstleistungsgesellschaft flexiblere Arbeitszeiten ermöglichte, scheinen die zur Arbeit Eilenden fast resistent zu sein, dies auch zu nutzen. Zudem haben Arbeitspendler sowie Schüler und Studenten unterschiedliche Bedürfnisse: erstere können (fast) völlig frei über ihren Arbeitsbeginn entscheiden, während Lernende sich einem Stundenplan anpassen müssen. Erfahrungen aus Australien mit einem Gratis-öV vor 7 Uhr sind allerdings ernüchternd: das Angebot hatte fast keinen Einfluss auf die Verkehrsspitzen! Ganz offensichtlich spielen bei diesem Thema auch – oft vergessene – soziale Aspekte eine Rolle.

Ein Thema, das oft zuerst genannt wird bei der gleichmässigen Auslastungen von Verkehrssystemen ist das Mobility Pricing (MP). Ist es ein Wundermittel, Wunschdenken oder leistet es einfach einen Beitrag dazu? Im Grundsatz waren sich die Podiumsteilnehmenden einig, dass ein positiver Effekt zu erwarten sei. Auf einen zentralen Punkt, der bei MP zu beachten sei, wies Mirjam Bütler hin: Der erfolgreiche öV in der Schweiz beruht u.a. auf einem «offenen System» – die öffentlichen Verkehrsmittel können frei gewählt werden. Marcus Hassler erhofft sich von MP u.a. mehr Kostentransparenz und das Anwenden des Verursacherprinzips. Allerdings ist MP momentan vor allem mit zwei Herausforderungen konfrontiert: zum einen behindern die rund zweidutzend Tarifverbände ein einheitliches Tarifierungsmodell und zum andern sind wir leider noch weit weg von einem «state of the art» e-ticketing, also einem BIBO-System (be in – be out). Und – Mobility Pricing müsste im Sinn des Wortes als Gesamtverkehrs-pricing verstanden werden, d.h. ein MP müsste für «Strasse» und «Schiene» zwingend gleichzeitig eingeführt werden. Sonst entstände der unerwünschte Nebeneffekt, dass öV-Nutzer zum Auto zurück wechselten.

Eher am Rande wurde darüber diskutiert, ob die kombinierte Mobilität, also die wahlweise Nutzung verschiedener Transportmittel, autonom fahrende Autos u.ä. dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu brechen. Möglich, aber nicht zentral. Viel mehr war sich das Podium einig, dass sich das optimale Transportmittel nach der Personendichte richten sollte. Was für mich konkret heisst: in dichten Stadträumen ist es ein Massentransportmittel, im spärlich besiedelten ländlichen Raum ein individuelles Transportmittel.

Fazit: Die verschiedenen diskutierten Massnahmen für sich allein sind nicht Ziel führend. In ihrer Kombination allerdings könnten sie eine relevante Wirkung erzielen im Bestreben «die Wogen» zu glätten, bzw. das Verhältnis von Morgenspitze zum Mittagstief zu verkleinern.

*Peter Anderegg, VöV Zürich*