

Mobilität beginnt im Kopf»

Die Schweizerinnen und Schweizer sind mobiler denn je, so mobil, dass die stetig weiter ausgebauten Verkehrswege zunehmend an Grenzen stossen. Daran dürfte sich auch in den kommenden Jahren nicht allzu viel ändern. Das Potenzial, den Verkehr ganz neu zu organisieren, wäre indes vorhanden.

Immer schneller, immer weiter, immer länger, aber nicht immer öfter: Auf diesen Nenner lässt sich das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung bringen. Es sind im Durchschnitt 3,4 Fahrten, die wir täglich auf uns nehmen: um zur Arbeit oder in die Schule zu kommen, in den Ausgang oder zum Freizeitsport zu gehen oder einzukaufen. Das ist seit Menschengedenken so und eine der ganz wenigen Konstanten in unserer Mobilität.

Mehr als eine Stunde pendeln wir kaum

Und auch wenn wir jedes Jahr noch etwas mehr Zeit brauchen, um unterwegs zu sein, so gibt es doch auch Grenzen. Bei eineinviertel Stunden liegt das zeitliche Limit für den Arbeitsweg. Wird es mehr, rückt der Umzug nahe. Das sind natürlich Durchschnittswerte,

wie sie von den Statistikern des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» im Auftrag der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung seit 1994 im Fünfjahresrhythmus erhoben werden.

Zwar gab es schon zuvor ähnliche Erhebungen, doch lassen sich die Ergebnisse aus methodischen Gründen nicht mehr vergleichen. Aber schon mit einem Blick zurück auf das Jahr 1994 zeigen sich erstaunliche Veränderungen gegenüber dem Jahr 2010, als der bislang letzte Mikrozensus erhoben worden war – auf Basis von über 60 000 durchgeführten telefonischen Befragungen. Diese Ergebnisse stechen heraus:

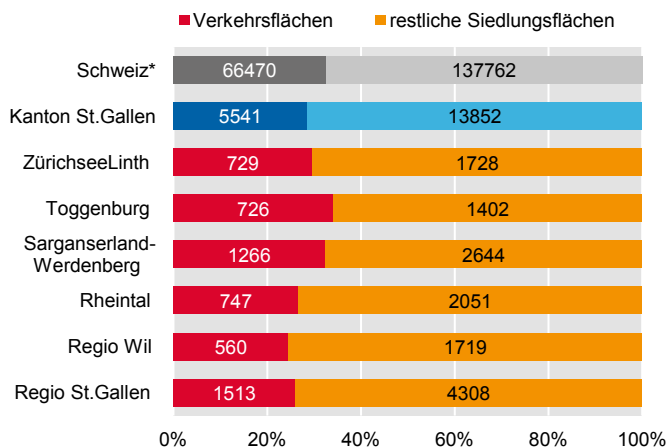
- Die Mobilität als Ganzes hat um rund ein Fünftel zugenommen, und es gelang, entgegen den verkehrspolitischen Zielen, nur zur Hälfte, diesen Mehrverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Seit 2005 zeichnet sich eine Trendwende ab. Der öffentliche Verkehr legt deutlich schneller zu als der motorisierte Verkehr. Der sogenannte Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velo fahren) stagniert.
- Im Mittel legt eine Person pro Tag (ohne Ausland) 36,7 Kilometer zurück, die durchschnittliche Unterwegszeit liegt bei einer Stunde und knapp 25 Minuten. 1994 waren es noch 31,3 Kilometer gewesen, die Unterwegszeit lag bei 77,5 Minuten. Am meisten Kilometer legen heute die 18- bis 24-Jährigen zurück, sie sind dafür über eineinhalb Stunden unterwegs. Weit weniger mobil sind die Pensionierten.
- Der Verkehrszuwachs geht vor allem auf Kosten des Berufsverkehrs und, in geringerem Ausmass, des Einkaufsverkehrs, während etwa der Freizeitverkehr leicht rückläufig ist. 90 Prozent der Berufstätigen pendeln heute zum Arbeitsplatz, der durchschnittliche Arbeitsweg liegt bei 10,9 km (1994 7,6 km).



Der motorisierte Individualverkehr wurde zum Motor der Zersiedelung der Schweiz: Die Wirtschaft konzentrierte sich noch stärker in den Zentren, während es die Menschen vermehrt aufs Land zog.

Verkehrsflächen 2008

Verkehrsflächen und restliche Siedlungsflächen nach Region (Anteile in Prozent sowie absolute Werte in Hektaren)



* Noch nicht vollständig ausgewertet. Quelle: BFS Arealstatistik 2009 © Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Fachstelle Raumberechnung



- Ein Fünftel der Haushalte hat kein Auto, ein knappes Drittel der Haushalte haben zwei oder mehr Autos. Die Werte für 1994: ein Viertel der Haushalte ohne Auto, 22 Prozent mit zwei oder mehr Autos.
- 13,5 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer stehen täglich oder mehrmals wöchentlich auf dem Arbeitsweg im Stau.
- Etwas mehr als zwei Drittel der Haushalte verfügen über ein Velo.
- 38,5 Prozent der Bevölkerung besitzen ein Halbtax-Abonnement, 9,8 Prozent ein Generalabonnement der SBB, weitere 13,7 Prozent ein lokales Verbund-Abo. 43,5 Prozent haben kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr.
- Der sogenannte Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velo fahren) stagniert. Das gilt auch für den motorisierten Zweiradverkehr.
- Rechnet man die zurückgelegten Distanzen im In- und Ausland zusammen, so legen die Menschen, die älter sind als sechs Jahre sind, etwas mehr als 20 000 Kilometer jährlich zurück – was knapp dem halben Erdumfang entspricht.
- Knapp 60 Prozent der 18- bis 24-jährigen besitzen einen Führerschein, bei den 25- bis 65-jährigen sind es knapp 90 Prozent.
- Knapp 80 Prozent der Flugreisen dienen privaten Zwecken.

Mehr Menschen, längere Wege

Der Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht forscht im Kompetenzzentrum für Mobilität

an der Hochschule Luzern und hat als inhaltlicher Projektleiter die jüngste Mikrozensus-Erhebung begleitet. Es seien mehrere Effekte, die zu dieser Entwicklung beigetragen hätten. «Die Bevölkerung hat sich in 50 Jahren auf acht Millionen verdoppelt. Das Strassen- und das Schienennetz sind erheblich ausgebaut worden und erschliesst heute jeden Flecken. Das hat nicht nur Bedürfnisse befriedigt, sondern auch geweckt. Viele Industrien haben sich auf der grünen Wiese angesiedelt, weil das Bauland billiger ist,

Im Mittel legt eine Person pro Tag 36,7 Kilometer zurück, die durchschnittliche Unterwegszeit liegt bei einer Stunde und knapp 25 Minuten.

während die Städte sich zu Dienstleistungszentren entwickelten und in den Agglomerationen gewohnt wird. Das hat entscheidend zu den längeren Wegen beigetragen, die wir heute zurücklegen.» Ohnmacht, Jahrgang 1979, ist im Schwarzwald aufgewachsen. Ein Bild sei ihm aus seiner Kindheit von den Fahrten in die Schweizer Skiferien geblieben. «Kaum waren wir über die Grenze in Schaffhausen gefahren, kam es mir vor, als seien wir in den Vereinigten Staaten: breite Strassen und ein dichtes Siedlungsgebiet. Dieses Bild hat sich bis heute nochmals verstärkt.» Die Schweiz zeigt vom Bodensee bis zum Genfersee Züge

einer Grossstadt, und, wenn man die Reisezeiten zwischen den Zentren betrachtet, so sind sich die Einwohnerinnen und Einwohner heute deutlich näher als noch vor zwei Generationen. Die Strecke St.Gallen – Zürich lässt sich ähnlich rasch zurücklegen wie die Reise von der Peripherie einer europäischen Grossstadt ins Zentrum. Die Schweiz ist auch für viele Familien zum Dorf geworden: Die Kinder verstreuen sich als Erwachsene in alle Schweizer Winde, in der Regel dem Ruf eines Arbeitgebers oder der Liebe folgend.

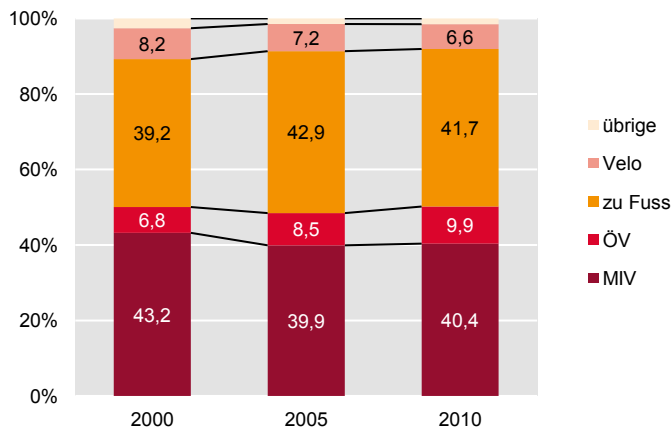
Schneller unterwegs, aber nicht weniger lang

Der Ausbau des Strassennetzes kommt auch dem Freizeitverkehr zugute. Heute sind Tagesausflüge selbst ins ferne Unterengadin machbar, und mit der Eröffnung der Neuen Alpentransversale rückt das Tessin nahe für eine Tagestour. Im Lokal- und Regionalverkehr ist der Fahrplan bis in die Randstunden des Tages so dicht, dass er kaum mehr konsultiert werden muss. Seit Kurzem sind die Städte Konstanz und St. Gallen mit einer neuen Schnellzugverbindung gerade noch 35 Minuten voneinander entfernt. Da kann das Auto nicht mehr mithalten. Doch auch das Strassennetz ist so dicht gewebt, dass, rechnet man die Tür-zu-Tür-Zeiten, in vielen Fällen das Auto weit überlegen ist. Parallel zu dieser Entwicklung sind wir uns daran gewöhnt, auch grosse Distanzen regelmässig zurückzulegen – notabene, ohne



Verkehrsmittelwahl 2000-2010

Zurückgelegte Etappen (Anteile in Prozent) nach Verkehrsmittel in der Grossregion Ostschweiz



Quelle: BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000, 2005, 2010
© Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Fachstelle Raumbewachung

dabei wesentlich viel mehr Zeit dafür zu brauchen als früher. Mobiler sind wir deshalb aber nicht – die Zahl der Wege ist ja konstant geblieben. «Die Schweiz hat eine der besten Verkehrsinfrastrukturen weltweit», sagt Timo Ohnmacht. «Und die Bevölkerung macht davon auch rege Gebrauch.» So stösst das System auf den stark frequentierten Strecken regelmässig an seine Grenzen, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr, und ebenso regelmässig wird der Ruf nach einem weiteren Ausbau laut, um dieser Flaschenhalse Herr zu werden. Doch die Zeiten, als damit entscheidende Verbesserungen, ja wahre Quantensprünge erreicht werden konnten, sind vorbei.

Der Verkehr verändert das Land

Aus historischer Sicht lassen sich in der modernen Schweiz drei prägende Epochen ausmachen: das Eisenbahnzeitalter, das Zeitalter des Autos und, heute, das Zeitalter der Multimodalität, der bedarfsgerechten und situativen Nutzung eines Verkehrsmittels. Der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Ausbau des dezentralen Schienennetzes dauerte rund 100 Jahre und liess in der Schweiz kaum einen Stein auf dem anderen. Die Menschen erweiterten ihre Aktionsräume, Bahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte wurden zu Magneten für Industrie und Handel, und wer nicht rasch genug an die Schie-

ne kam, blieb aussen vor. Doch die eigentliche Revolution löste nicht der Fern-, sondern der Nahverkehr aus. Die 1893 eröffnete Mühleggbahn beförderte Heerscharen von Arbeiterinnen und Arbeitern aus dem dicht bevölkerten Stadtzentrum und den St.Galler Vorortsgemeinden in die Fabriken, die in St. Georgen wie Pilze aus dem Boden schossen.

90 Prozent der Berufstätigen pendeln heute zum Arbeitsplatz, der durchschnittliche Arbeitsweg liegt bei 10,9 km.

1400 Personen marschierten täglich durch die Mühleggschlucht zum Arbeitsplatz, und schon im ersten Betriebsjahr wurden 270 000 Menschen mit einem reinen Sommerbetrieb befördert. Heute funktioniert die Mühleggbahn als praktischer, vollautomatischer Lift mit langen Betriebszeiten und jährlich 650 000 Fahrgästen.

Fluch und Segen zugleich

Von der durch die Eisenbahn entfachten wirtschaftlichen Dynamik profitierten längst nicht alle. Es wuchs die Ungleichheit zwischen den sozialen Schichten, in den zunehmend überfüllten Städten war vom Glanz einer neuen Epoche in vielen auf engstem Raum lebenden Familien nichts zu sehen, während, etwa in St.Gallen, eine neue Oberschicht es sich auf den Hügeln der Stadt bequem machte. St.Gallens Bahnhof war ein Tor zur Welt, die Fernzüge verbanden die Stadt mit vielen Me-

tropolen Europas. Das Reisen aber blieb den Geschäftsleuten und der reichen Oberschicht vorenthalten. In den abgelegenen Tälern des Berggebietes kam vom wachsenden Wohlstand nur wenig an, und auch im nahen Appenzell ging noch über Jahrzehnte das Leben seinen gewohnten Gang.

Für den Künstler Roman Signer, Jahrgang 1938, waren in seinen Jugendjahren Ausflüge nach St.Gallen Reisen in eine andere Welt, sein Heimatort Appenzell war da noch ein Dorf der Handwerker und Bauern, auch wenn

schon 1886 die Eisenbahn den Innerrhoder Hauptort erreicht hatte. Für viele Zeitgenossen brachte die Eisenbahn deshalb mehr Fluch als Segen, und es brauchte – und braucht bis heute – erhebliche staatliche Eingriffe, um diese Ungleichheiten zu beseitigen. Die Eisenbahn beförderte aber auch die – heute selbstverständliche – räumliche Trennung von Arbeit, Wohnen, Versorgen und Freizeit.

Mehr Verkehr, mehr Zersiedlung

Das Auto kam in der Schweiz erst richtig in Fahrt, als 1960 der Bau des Nationalstrassennetzes beschlossen wurde und die Wirtschaftswunderjahre ein Motorfahrzeug für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich machten. Man erhoffte sich damals ähnlich positive wirtschaftliche Effekte wie mit dem Bau des Eisenbahnnetzes.

Diese Hoffnungen sollten sich nur teilweise erfüllen: Der motorisierte Individualverkehr wurde zum Motor der Zersiedelung der Schweiz. Die Wirtschaft konzentrierte sich noch stärker in den Zentren, während es die Menschen vermehrt aufs Land zog, um der Enge der Städte zu entkommen. Die Pendlerwege wurden länger und länger. Die peripheren, strukturschwachen Regionen profitierten anfänglich von Strassenbau und Motorisierung, die Abwanderung wurde gebremst, wenn auch nicht gestoppt. Doch dieser Trend sollte nicht anhalten und an vielen Orten ins Gegenteil verkehren, als die Wirtschaft unter enormem Kostendruck begann, ihre Aktivitäten wieder in den Zentren zu konzentrieren.

Mit dem Comeback der Schiene im öffentlichen Nahverkehr, mit S-Bahnen und einem immer dichter werdenden Busnetz, wurde der Zersiedlungstrend eher noch verstärkt, auch wenn es teilweise gelang, wenigstens den wachsenden Pendlerstrom etwas auf den öffentlichen Nahverkehr zu lenken und die Strassen zu entlasten. Doch letztlich wurden damit auch nur «die Wünsche einzelner Regionen und Gemeinden nach einem möglichst

grossen Anteil am Bevölkerungswachstum befriedigt», wie es in einer Studie aus dem Jahr 2007 heisst.

Multimodalität wird bedeutender

Das Verkehrsangebot ist generell so gut, dass sich daraus kein wirklicher Standortvorteil mehr ableiten lässt. Es geht bestenfalls noch um punktuelle Verbesserungen, die Verkürzung der Reisezeiten oder die Beseitigung von Engpässen. Tendenziell von grösserer

13,5 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer stehen täglich oder mehrmals wöchentlich auf dem Arbeitsweg im Stau.

Bedeutung ist heute die «Multimodalität», die Wahl der Verkehrsmittel, um den Verkehrstrom möglichst effizient zu bewältigen. Dazu bedarf es indes gerade in den neuen Siedlungsgebieten einer rasch folgenden Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, namentlich Buslinien.

Die Wirklichkeit ist indes, das zeigt eine aktuelle St.Galler Studie des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation, eine ganz an-

dere: So ist die Erschliessung neuer Baugebieten in vielen Fällen schlicht verschlafen worden, die Ortsgebiete an sich sind zwar gut erschlossen, für den Langsamverkehr fehlt aber der Platz. Dann kann etwa der positive Effekt eines energieeffizienten Gebäudes sehr rasch ins Gegenteil kippen, wenn für die Fahrt zur Arbeit das Auto benötigt wird.

Fokus Agglomeration

In der verkehrsmässig nahezu perfekt erschlossenen Schweiz rücken deshalb die Agglomerationen, wo 85 Prozent der Bevölkerung leben, mehr und mehr in den politischen Fokus. Dort geht es darum, den Verkehr einerseits weiter zu verdichten, ander-

seits aber eine Entwicklung zu fördern, die, mit viel zeitlichem Verzug, der heutigen Schweizer Realität Rechnung trägt: In der Grossstadt Schweiz gilt es nun, die «Quartiere» (die Agglomerationen, zu denen in der Ostschweiz Frauenfeld, Kreuzlingen, Amriswil-Romanshorn, Arbon-Rorschach, St.Gallen, Wil, Heerbrugg und Buchs gezählt werden) besser zu organisieren, um Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit wieder näher zusammenzuführen. Denn nachhaltig ist das heutige Verkehrsverhalten nicht. Das gilt nicht nur für den ungeheuren Mengen nicht erneuerbare Ressourcen verschlingenden motorisierten Verkehr, sondern auch für den öffentlichen Verkehr, der zwar die Ressourcen schont, der andererseits aber genauso dazu beiträgt, Zersiedelung und Pendlerverkehr zu fördern.

Stösst das System Verkehr an seine Grenzen? Schon die Finanzierung der Infrastruktur ist eine gigantische Aufgabe, und auf der politischen Bühne zeichnen sich angesichts schrumpfender Finanzen die ersten Verteilungskämpfe ab. Die einen reden von der freien Wahl der Verkehrsmittel (und meinen damit in der Regel das Auto), die anderen beschwören im Namen der Umwelt den öffentlichen Verkehr, ohne zu merken, dass sie selbst auch Teil des Problems sind. «Letztlich», meint Timo Ohnmacht, «braucht es die Einsicht aller, neue Wege zu gehen.» Es wäre ein Zusammenrücken um der Zukunft willen, um die Wege kürzer zu machen, zur Arbeit und in die Schule, zum Einkaufen, ins Kino oder in die Ferien.

«Geteilte öffentliche Mobilität»

Wäre ein solcher Weg überhaupt machbar, ohne an den Grundlagen des heutigen Le-



Der öffentliche Verkehr schont zwar Ressourcen, trägt aber auch dazu bei, Zersiedelung und Pendlerverkehr zu fördern.

bensstils, der eine quasi unbegrenzte Mobilität voraussetzt, zu rütteln? Das Internationale Forum für Transportwesen der OECD hält es in einer aktuellen Studie zum Verkehr in den Städten am Beispiel von Lissabon für realistisch, dass mit einer Flotte von Acht- und Sechzehnplätzer-Bussen, die auf Abruf verfügbar wären und das öffentliche Verkehrsnetz ergänzen würden, sowohl der Zugang zu Arbeitsplätzen als auch öffentlichen Diensten und Freizeitanlagen dramatisch vereinfacht und verkürzt würde – bei einer, dank effizienter Auslastung, gleichzeitigen Halbierung der Preise für die öffentlichen Verkehrsmittel. Mit dieser geteilten öffentlichen Mobilität liesse sich mit gerade noch drei Prozent der heute verkehrenden Fahrzeuge dieselbe Verkehrsleistung erbringen.

Schon in einer früheren Studie kamen die Experten zum Schluss, dass mit selbstfahrenden, geteilt genutzten Autos neun von zehn Fahrzeugen in den Städten überflüssig würden. Ähnliche Ergebnisse wären wohl auch von den grossen Quartieren in der «Grossstadt Schweiz» zu erwarten. Utopisch sind solche Szenarien längst nicht mehr. Der Preis wäre die weitgehende Aufgabe der auf dem eigenen Motorfahrzeug basierenden individuellen Mobilität. Etwas mehr als das vom Bundesrat vorgeschlagene «Mobility Pricing», das die vorhandene Infrastruktur besser ausnutzen soll dank benutzungsbezogener Abgaben, wäre dafür allerdings schon nötig.

Autos bleiben Rückgrat der Mobilität

Das Bundesamt für Raumentwicklung rechnet in seinen eben erschienenen «Verkehrsperspektiven 2040» vor, dass selbst mit Massnahmen wie dem heute hoch umstrittenen Mobility Pricing bis 2040 allenfalls eine sanfte Landung gelingen wird. Das Verkehrswachstum könnte danach leicht vom Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum entkoppelt werden, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr würden zulasten des motorisierten Verkehrs etwas zulegen. Autos blieben aber unverändert das Rückgrat der Mobilität.

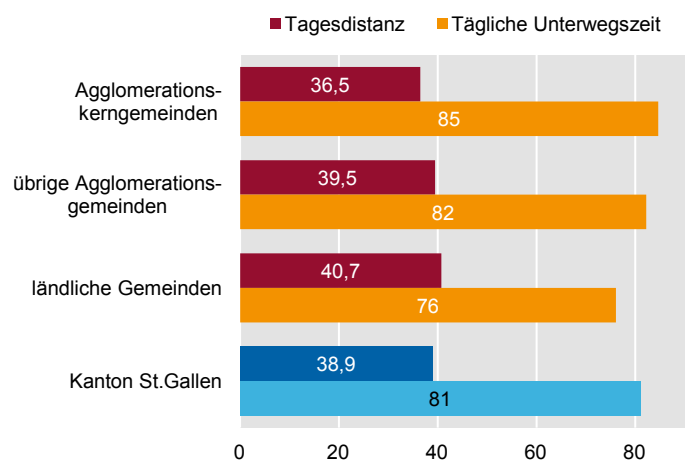
Inwieweit diese dereinst mit Elektro- statt Benzin- oder Dieselmotoren unterwegs sein werden, steht in den Sternen. Es gibt aber auch ermutigende Signale: Der Autoverkehr in den Städten stagniert, da die Kapazitäten ausgelastet sind und: Der Führerschein ist bei jungen Leuten, sofern sie überhaupt einen haben, mehr und mehr nur noch Mittel zum Zweck.



Etwas mehr als zwei Drittel der Schweizer Haushalte verfügen über ein Velo.

Tagesdistanzen und Unterwegszeiten 2010

Zurückgelegte Tagesdistanzen (in Kilometer) und tägliche Unterwegszeiten (in Minuten) nach Gemeindetypen BFS



Quelle: BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation, Fachstelle Raumentwicklung