

Mitgliederversammlung **strasseschweiz** 21. Juni 2017; Referat Rudolf Zumbühl, Präsident

Die Welt der Mobilität verändert sich

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Abstimmung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds vom 12. Februar stehen die Verkehrsträger Strasse und Schiene verfassungsrechtlich endlich gleichberechtigt Seite an Seite. Dieser in der Abstimmung klar zum Ausdruck gebrachte Volkswille muss sich nun auch in den verkehrspolitischen Zielvorgaben niederschlagen.

Konkret heisst das, dass Verkehr und Mobilität in unserem Lande wieder ganzheitlich betrachtet und verstanden werden müssen. Der einseitige Röhrenblick ist überholt, mit dem ein Verkehrsträger nur als „gut“ und der andere nur als „schlecht“ wahrgenommen wurde. Überholt ist auch das ideologisch geprägte Verständnis, dass der öffentliche Verkehr dem öffentlichen Interesse dient und der private Verkehr nur dem privaten Interesse.

Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse der letzten Volksabstimmungen nicht hoch genug einzuschätzen. 22 Jahre hat es gedauert, bis nun endlich das Denkverbot am Gotthard aufgehoben werden konnte – und noch weiter zurück gehen die Arbeiten an einer ganzheitlichen Sicht des Verkehrs mit zwei getrennten Fonds für die Finanzierung der Infrastruktur.

Was die Wirtschaft schon längst begriffen hat, nämlich Verkehrsträger und Verkehrsmittel mehr nach ihren Stärken einzusetzen als nach ideologischen Präferenzen, wurde nun endlich politisch nachvollzogen.

Nur werden wir uns leider noch längere Zeit in Geduld üben müssen. Auch wenn mit diesem Entscheid die früheren Grabenkämpfe zwischen den Verkehrsträgern beseitigt sein sollten, heisst das noch lange nicht, dass wir schon morgen mit den langersehnten Lösungen rechnen dürfen. Vorbei sind nämlich auch die Zeiten, in denen ganze Nationalstrassenabschnitte, wie etwa der Abschnitt von St. Gallen nach Winterthur innerhalb von nur 10 Jahren (1960-70), nicht nur geplant sondern gleichzeitig auch gebaut wurden.

Bevor Baumaschinen auffahren, werden wohl Verkehrsmanagementmassnahmen dafür besorgt sein müssen, dass der Verkehr nicht allzu oft zusammenbricht.

Nach dem Gotthard haben wir mit dem NAF eine bedeutende verkehrspolitische Vorlage erfolgreich durch die Volksabstimmung gebracht.

Keinen Moment zu spät, ist man geneigt zu sagen, denn die nächsten grossen Herausforderungen stehen bereits vor der Tür.

Die Mobilität steht mitten in einem grossen Umbruch. Im Gegensatz zu früheren Umwälzungen in der Mobilität sind diese Veränderungen allerdings nicht in erster Linie technik- oder komfortgetrieben – im Sinne von der Postkutsche über die Eisenbahn zum Auto oder vom Schiff zum Flugzeug.

Der anstehende Umbruch der Mobilität basiert auf drei anderen, wesentlichen Treibern: Verdichtung, Effizienzsteigerung und erneuerbare Energien. Die erste dieser Herausforderungen ist der weltweite Trend zu den Megacities. Angesichts dieser Bilder ist man geneigt, sich die Frage zu stellen, ob denn hier überhaupt noch etwas mobil ist oder mobil sein kann?

Die Produktivitätsverluste dieser Staus sind gigantisch und es ist klar, dass es wenig Sinn macht zu versuchen, noch viel mehr Fahrzeuge in den Markt zu drücken. Es erstaunt daher nicht, dass sich die Automobilindustrie auch um neue Mobilitätskonzepte bemüht und auch die Citylogistik neue Wege suchen und finden muss.

Die zweite grosse Herausforderung betrifft die knapper werdenden Ressourcen, was eine grosse Effizienzsteigerung beim Ressourceneinsatz verlangt. Dies betrifft natürlich auch den Bereich der Mobilität. Die dritte Herausforderung ist der Klimawandel, der die Nachfrage nach erneuerbaren Energien beschleunigt.

Auf diesen drei Herausforderungen basieren die kommenden grossen Umwälzungen in der Mobilität. Wie die grossen Städte in der Schweiz für die Schweiz sind die Megacities für die Welt die Trendsetter. Es wäre naiv zu glauben, dass neu entwickelte Mobilitätskonzepte aus den weltweiten Megacities in der einen oder anderen Form nicht auch Europa und die Schweiz erreichen.

Doch wie sehen diese grossen Umwälzungen genau aus, welche die heutige Mobilität so komplett und radikal verändern sollen?

An erster Stelle steht die Elektrifizierung.

Die Elektrifizierung ist sicherlich ein zentraler Treiber der kommenden Entwicklungen. Damit einher geht einerseits eine klare Effizienzsteigerung des motorisierten Personenverkehrs.

Andererseits bietet die Elektrifizierung aber auch die Möglichkeit, mit dem eigenen Auto nachhaltig unterwegs zu sein, etwa wenn das Auto mit dem eigenen Solarpanel aufgeladen wird.

Darüber hinaus ist die e-Mobilität aber auch nicht einfach bloss ein anderes Antriebssystem. Sie hat weitgehende Konsequenzen und es ist nicht immer ganz klar, ob das geänderte Mobilitätsverhalten die Entwicklung der e-Mobilität treibt oder ob die e-Mobilität das Mobilitätsverhalten verändert. Die Einflüsse sind höchst wahrscheinlich gegenseitig und wechselseitig.

Mit der e-Mobilität verändern sich die Anforderungen an das Stromnetz. Der Staat muss sich deshalb überlegen, wie die Bepreisung künftig ausgestaltet werden soll. Zudem ermöglicht die Elektrifizierung auch neue Initiativen wie das Lastenrad, welches sich ohne elektrische Antriebsunterstützung kaum durchsetzen würde. Und nicht zuletzt braucht es beim Thema Sicherheit ebenfalls neue Ansätze, wie die stetig steigenden Unfallzahlen mit e-Bikes deutlich machen.

Mit der e-Mobilität einher geht eine zweite Umwälzung: Die Digitalisierung.

Die Digitalisierung ist ein weiterer Megatrend der künftigen Mobilitätsentwicklung. Sie erlaubt den Akteuren auch die Umsetzung von völlig neuen Geschäftsmodellen. Selbst wenn die aktuellen Angebote im Bereich connected Car noch in den Kinderschuhen stecken, wird das gewaltige Potenzial jedoch bereits klar angedeutet: Vom Freischalten des Fahrzeugs für Carsharing über die Kontrolle des Fahrstils und damit verbundenen Versicherungslösungen bis hin zur vereinfachten Nutzung der Mobilitätskette mittels neuer Ticketing-Lösungen im öffentlichen Verkehr ist vieles schon umgesetzt und noch weitaus mehr denkbar.

Die Digitalisierung ist damit die entscheidende Voraussetzung für die modernen Sharing-Lösungen, welche sich ohne integrierte Reservations- und Bezahlungsfunktion kaum hätten durchsetzen können. Die sharing economy wird damit zum zentralen Bestandteil einer digital organisierten Mobilitätskette. Das Eigentum an einem privaten Fahrzeug verliert an Bedeutung.

Die Übersicht der Sharing-Modelle in den Schlüsselmärkten macht deutlich, dass längst nicht mehr von einer kurzen Modeerscheinung gesprochen werden kann. Wenn sich diese neuen Mobilitätsmodelle dereinst breit durchgesetzt haben – wovon auszugehen ist – werden wir nicht mehr einfach nur von einer kleinen Verwerfung sprechen können. Denn diese Modelle werden unser Mobilitätsverhalten revolutionieren. Die verschiedenen Verkehrsarten werden zusammenwachsen und den Schnittstellen in der Mobilitätskette wird einmal mehr eine grundlegende Bedeutung zukommen.

Zu diesem Zeitpunkt dürfte die Gesellschaft auch reif sein für weitere Schritte hin zu einer automatisierten Mobilität, hin zum automatisierten Fahren. Auch in diesem Bereich ist die Abschätzung eines Effizienzgewinns schwierig – und selbstverständlich betrifft dies nicht nur den Personenverkehr. Selbst wenn wir mit grosser Sicherheit davon ausgehen können, dass alles nicht so rasch kommen wird, wie auf der Folie angedeutet. Aber es ist eine Tatsache, dass in diesem Bereich intensive Forschungsbemühungen betrieben werden und dementsprechend auch schon bald einmal weitere Resultate zu erwarten sind.

Meine Damen und Herren, es geht mir heute nicht darum, diese wichtigen Themen in allen ihren vielfältigen Facetten zu beleuchten. Entscheidend ist die Feststellung, dass diese Entwicklungen Konsequenzen haben werden für alle unsere Mitglieder. Sie beeinflussen unsere Wertschöpfungsketten und Geschäftsmodelle gleichermassen wie die Entwicklung von künftigen Wertschöpfungsketten und Geschäftsmodellen. Die Systeme des öffentlichen und kollektiven Verkehrs sowie des privaten und individuellen Verkehrs werden noch viel stärker

zusammenwachsen. Und diese globalen Trends erfordern auch ganz konkrete Antworten: Etwa wenn es darum geht zu bestimmen, wer denn in der neuen Mobilitätswelt die Rolle des Systemintegrators übernehmen wird? Sind es die Internet- und Technologiegiganten aus Kalifornien oder doch eher inländische Plattformen von einheimischen Mobilitätsanbietern?

Die Welt der Mobilität verändert sich. Entsprechend wird sich auch die Mobilitäts- oder Verkehrspolitik verändern. Und deshalb ist es nur folgerichtig, dass sich auch die Dachorganisation des privaten Strassenverkehrs anpassen muss. Die Entwicklung einer neuen Strategie war der erste Schritt dazu. Die auf der neuen Strategie aufbauende Struktur ist der konsequente zweite Schritt. Und diese neue Struktur wird den Rahmen bieten, in welchem die strategisch Verantwortlichen der Trägerorganisationen die gemeinsame Ausrichtung definieren.

Ich freue mich, dass es gelungen ist eine Konsenslösung zu finden, und erkläre die Mitgliederversammlung 2017 für eröffnet.
