



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

DACH-Mobilitätskonferenz

Technologische Entwicklung verlangt nach neuem Denken

Jürg Röthlisberger, Direktor
Bundesamt für Strassen ASTRA
www.astra.admin.ch

Bern, 15. November 2023

Wesentliche Trends in der Mobilität

Nachfragewachstum bis 2040

Digitalisierung und «Mobilität 4.0»

Entkarbonisierung der Mobilität

Langsamverkehr < 5 km:
46 % Autofahrten, 83% lokale öV-Fahrten

Verkehrs (-Infrastruktur) – Finanzierung





Bisherige Gewissheiten ändern sich grundlegend!
→ Folgende Denkfallen sind zu überwinden ...





Denkfalle 1: Wir planen und gestalten die Strassen von morgen, für die Mobilität von heute

- Die Mobilität der Zukunft steht immer im Vordergrund. Diese ist um Größenordnungen verträglicher, sicherer als heute und weiterhin breit verfügbar. Demnach ist es falsch, die Strasse mit fossilen Brenn- und Schadstoffen gleichzusetzen.
- **Richtigerweise gilt es hier zu beachten, dass die Strasse der Mobilität der Zukunft den Weg ebnet.**





Denkfalle 2: Verkehrsträger und Mobilitätsformen werden ständig vermischt

- Wasser, Strasse und Schiene sind Verkehrsträger. Individualverkehr, Langsamverkehr, Öffentlicher Verkehr und künftige Angebote dazwischen sind Mobilitätsformen. Für die Umweltbilanz unserer Mobilität ist vor allem Letztere entscheidend.
- **100% des Langsamverkehrs, 1/3 des ÖV und 80% des Güter-Binnentransports verkehren auf der Strasse. Das Gleichsetzen «der Strasse» mit motorisiertem Individualverkehr ist irreführend.**





Denkfalle 3: Wir teilen Mobilitätsteilnehmende in fixe Gruppen ein: Autofahrer, Velofahrer oder ÖV-Nutzer

- Es wird vorgegeben, es gebe nur strikt voneinander getrennte Mobilitätsgruppen. Dahinter steckt Nachlässigkeit oder das Ziel, die verschiedenen Gruppen und Mobilitätsformen gegeneinander auszuspielen.
 - Die Realität ist, dass die allermeisten von uns die verschiedenen Mobilitätsformen bewusst kombinieren.
 - Wir sind Velofahrer, Autofahrer und im ÖV unterwegs. Dieser Trend wird sich noch verstärken.
- **Die Mobilität der Zukunft verlangt folglich integrales Denken und Handeln.**





One fits all: Die eierlegende Wollmilchsau der mobilen Zukunft.

- Nur den ÖV fördern oder das Velo nehmen und ein wenig Homeoffice anordnen. Unsere Realität ist komplex und verlangt danach, das Eine zu tun und das Andere nicht zu lassen.
- Wir müssen mehr Effizienz aus den bestehenden Angeboten und technologischen Möglichkeiten herausholen und weitere Potentiale erschliessen.
- Dazu müssen wir die Infrastrukturen punktuell ausbauen und unterhalten.
- **Wir brauchen die besten Gedanken und die effizientesten technischen Lösungen.**
- **Digitalisierung versus Infrastruktur & ÖV versus MIV bringt uns nicht weiter!**





So wird es sein!? → **verträglich, multimodal, rational**

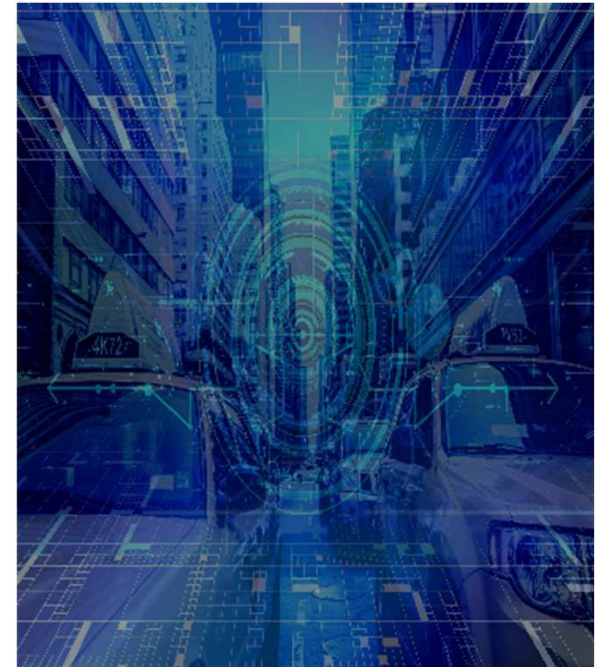
Der motorisierte Verkehr ist gegenüber heute sicherer und umweltfreundlicher.

- Die Anzahl Unfälle,
- Schadstoff-, Lärmemissionen und Flächenbedarf, sowie
- Energieverbrauch pro gefahrenem Kilometer nehmen markant ab.

Grenzen zwischen klassischem MIV und klassischem ÖV verschmelzen.

Neue Formen des «MIV» entstehen im Personen- wie im Güterverkehr (Citylogistik): was ist ein E-Bike?

Ökonomisches Prinzip für Finanzierung und Nutzung der Mobilität wird sich durchsetzen (müssen).



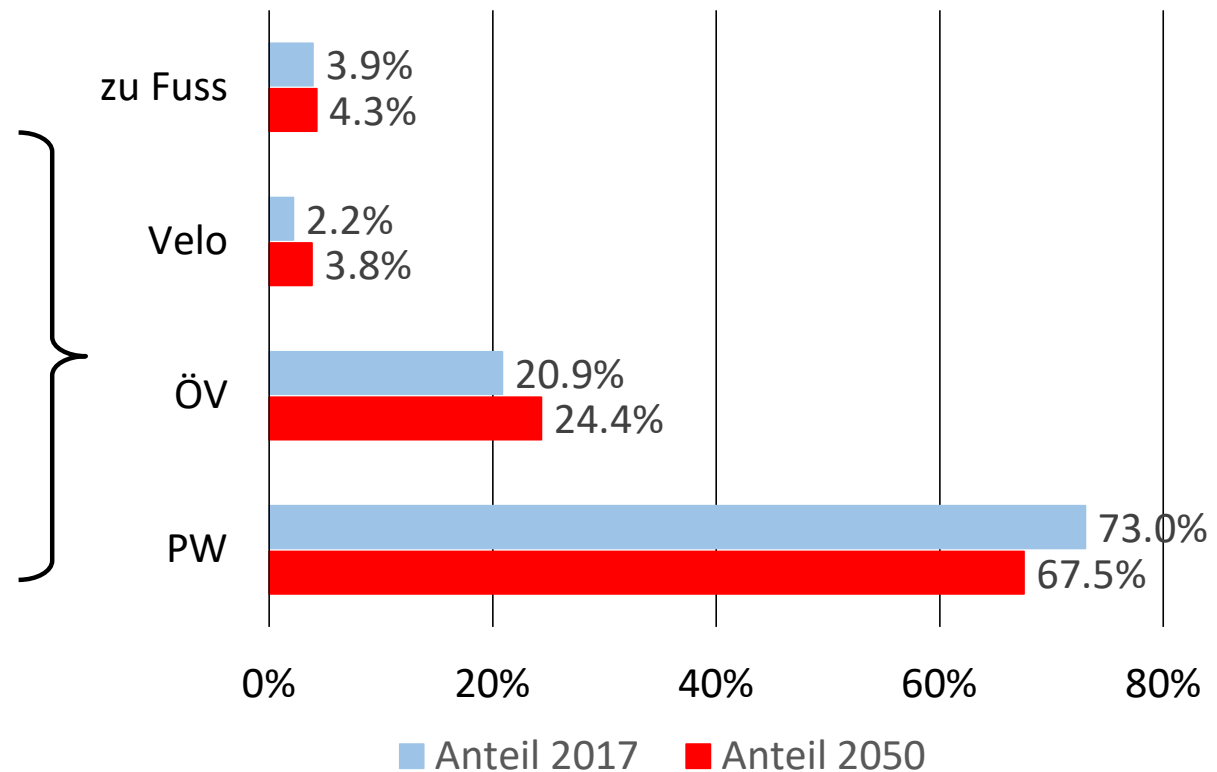


Abgeflachtes MIV-Wachstum bis 2050 (Fzkm)

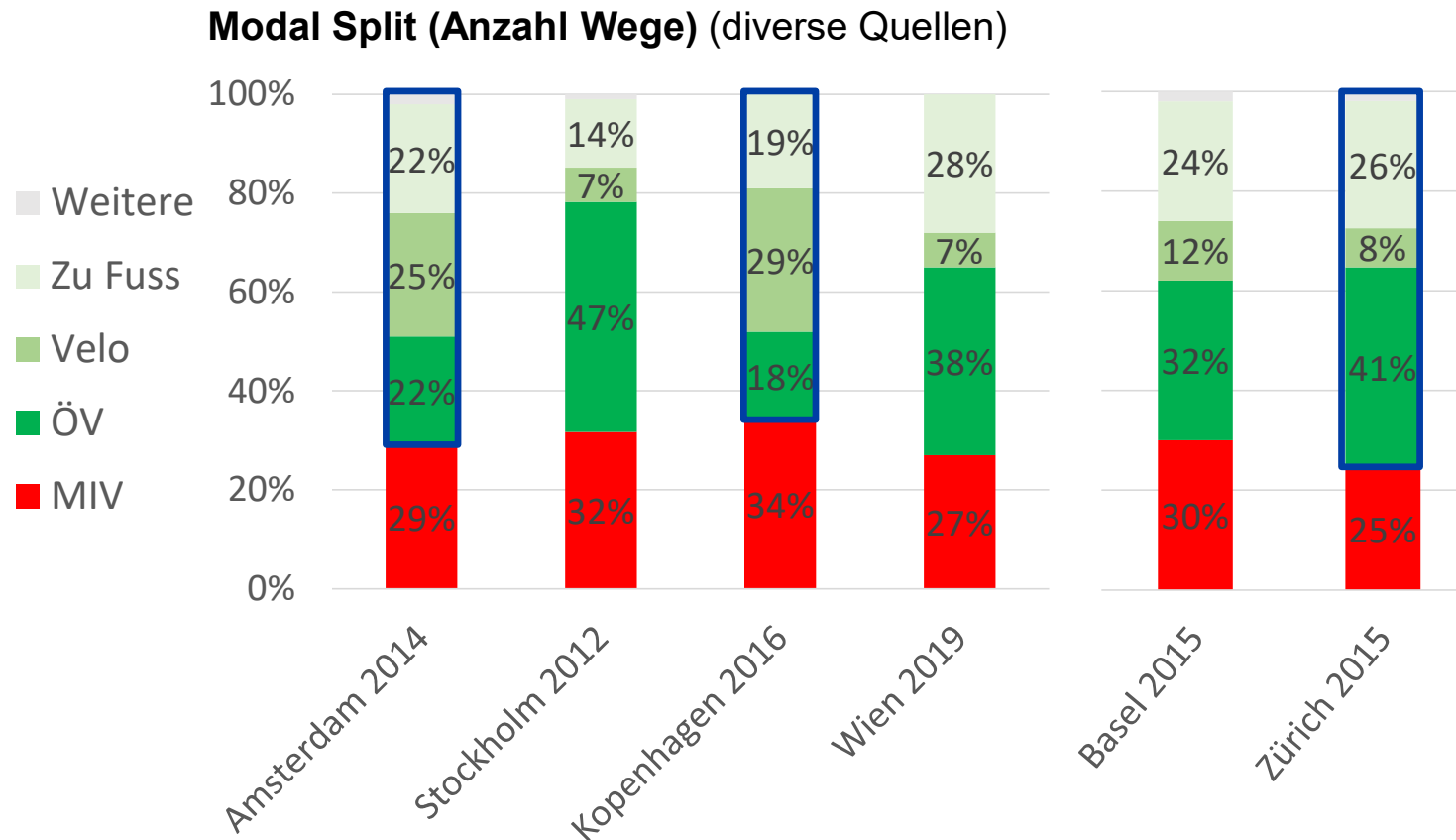
Mrd. Fahrzeugkm. 2017 und 2050

	2017	2050	Δ
PW	61.75	61.73	0.0%
Lieferwagen	6.34	9.68	52.7%
Lastwagen	2.43	3.13	28.8%
Total	70.52	74.54	5.7%

Verkehrsanteile 2017 und 2050



Verlagerung MIV stösst an Grenzen ...



1) MIV-Anteil in Zürich ist tiefer als in Kopenhagen oder Stockholm

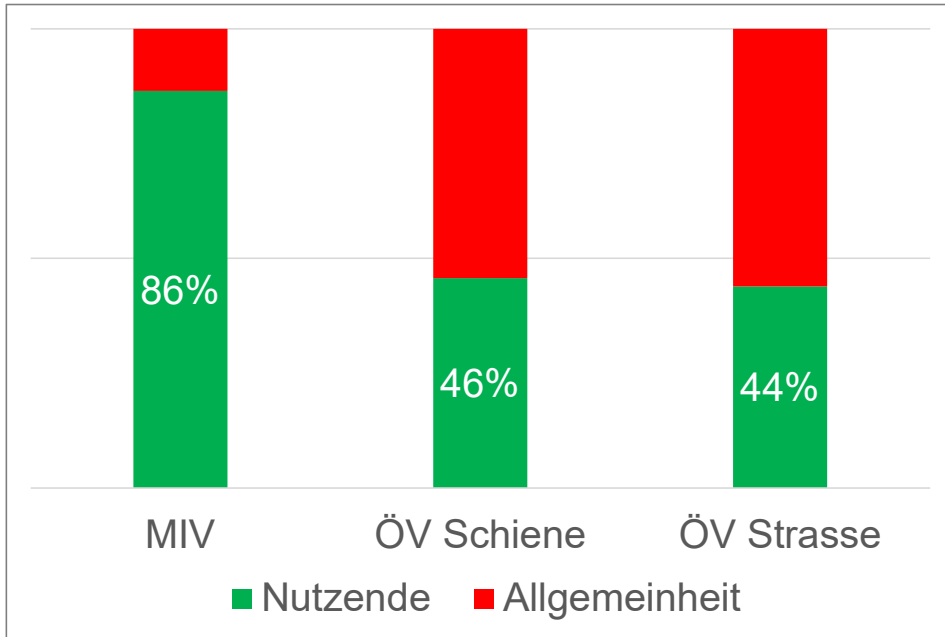
2) Verlagerung MIV hat Grenzen



... Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind teuer

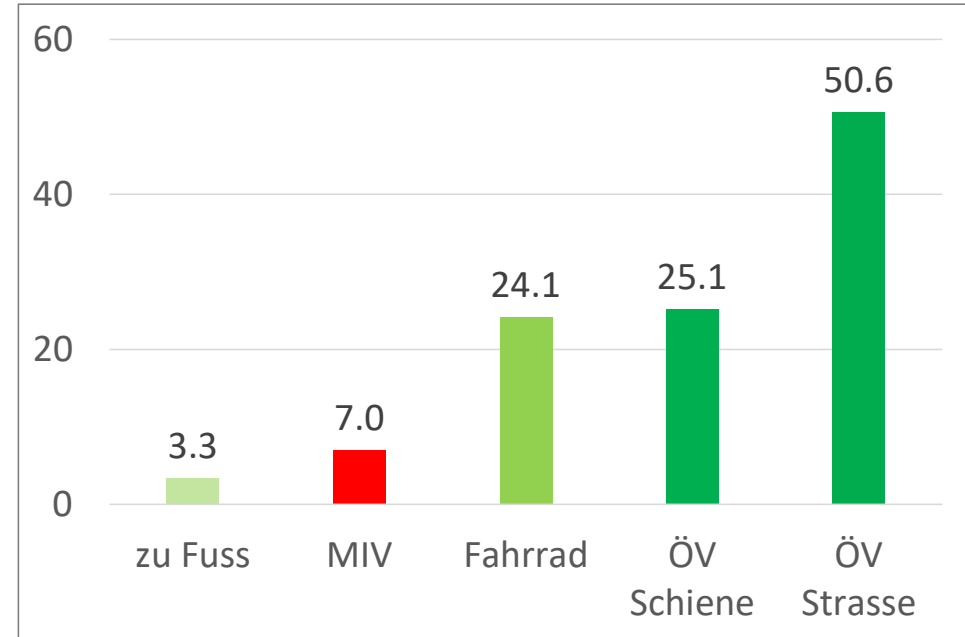
Kostendeckung 2018

(Quelle: BfS)



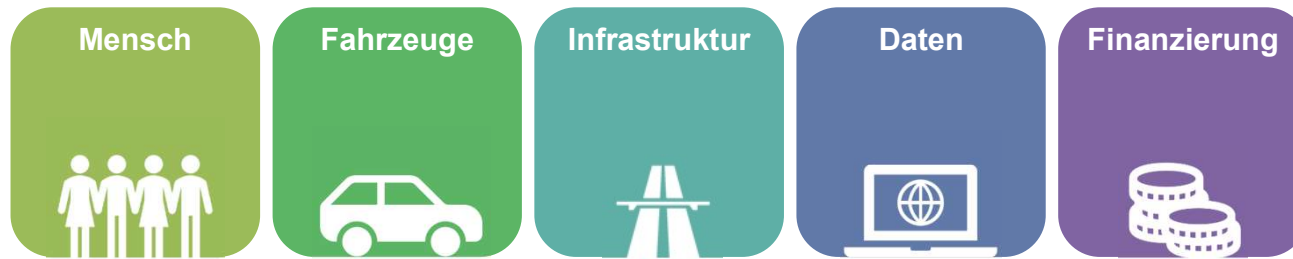
Ungedeckte Kosten 2015/2018 in Rp/Pkm

(Quelle: Eigene Berechnungen aus BfS)





Handlungsfelder: Beeinflussbare Faktoren des Individual- und des öffentlichen Verkehrs



Zielsetzungen unserer Anstrengungen:

- Verfügbarkeit der Infrastruktur
- Verträglichkeit mit Natur und Gesellschaft
- Sicherheit von Anlagen und Fahrzeugen
- Bezahlbarer Zugang zur Mobilität für alle



Handlungsansatz A: Bessere Nutzung vorhandener Verkehrsfläche

Verkehrsmanagement

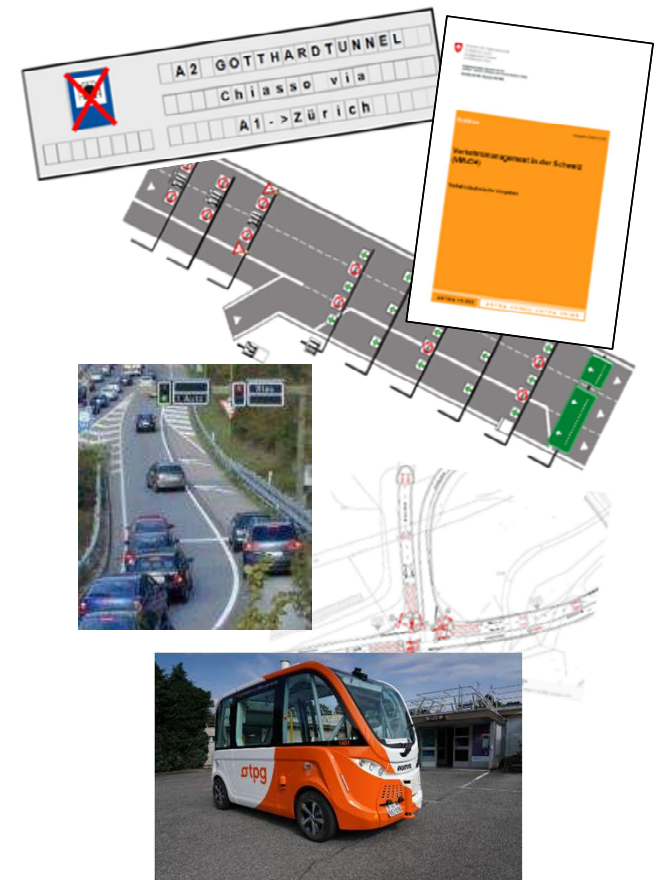
- Verkehrsinformationen
- Wechselwegweisung
- LKW-Überholverbote
- Schwerverkehrsmanagement

Geschwindigkeitsharmonisierung

- Rampenbewirtschaftung
- Rechtsvorbeifahren auf Nationalstrassen
- Carpool-Lanes u.a.m.

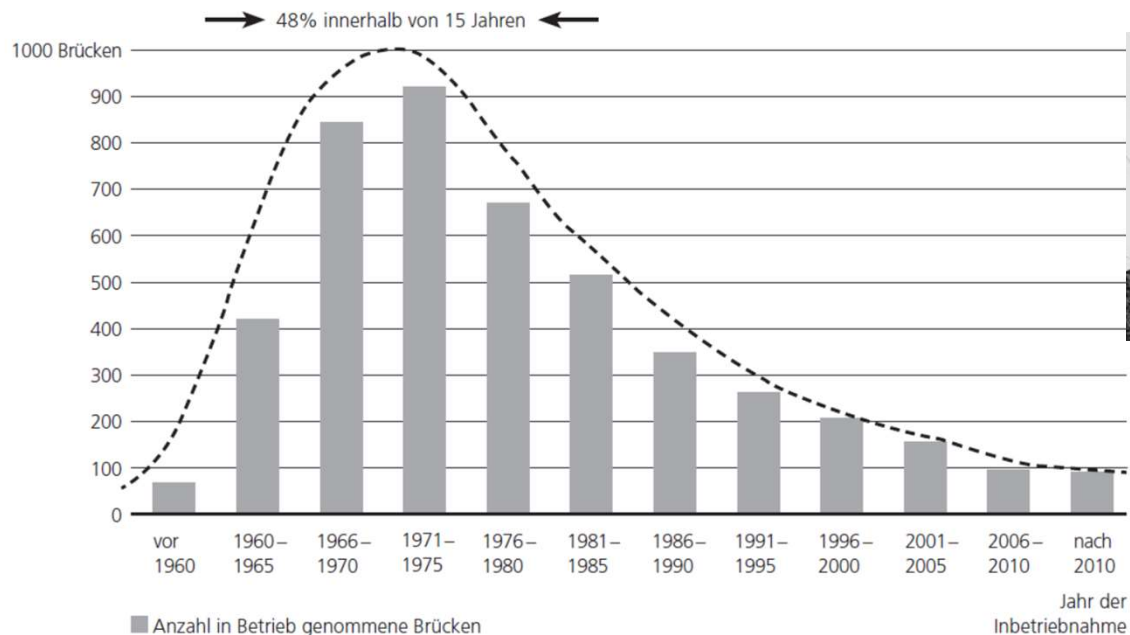
Automatisiertes Fahren (Stufen 3 bis 5)

Mobility-Pricing





Handlungsansatz B: Resilienz, Unterhalt und Verbesserung



- z. B. rund 45% der Brücken wurden zwischen 1966 und 1975 in Betrieb genommen.
- Diese Kunstbauten sind heute **zwischen 48 und 57 Jahre alt**.
- «Ersatzbau-Welle» für nächste Generation!

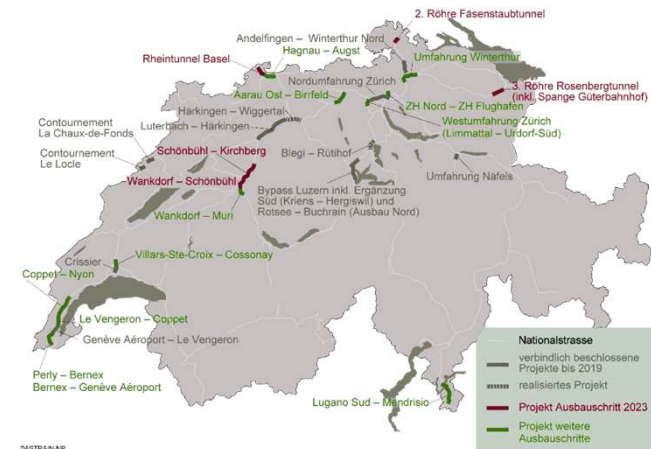


Handlungsansatz C: «Zusätzliche» Verkehrsfläche

- Pannestreifenumnutzungen (PUN)



- STEP Strasse






Handlungsansatz D: Erschliessung der Potentiale der Digitalisierung / Automatisierung

Nationales und internationales Recht betroffen



Mit der laufenden SVG-Revision schaffen wir die notwendigen Rechtsgrundlagen im nationalen Recht!



Regelungsbedarf:

- Verkehrsregeln
- Zulassung Fahrzeuge
- Zulassung Fahrzeugführer/in
- Strafbarkeit
- Haftung und Versicherung
- Datenschutz und Datenverfügbarkeit
-



Pilotprojekt «Migronomous»: Lieferservice der Migros-Filiale in Mall of Switzerland



2023.11.15 DACH Mobilitätskonferenz Roe def
Bundesamt für Strassen ASTRA



ÖIV & IÖV als Ergänzung zu MIV & ÖV

Die heutige DNA des ÖV ist der Takt.
Künftig bestellt die Politik nicht mehr
einen teuren Takt, sondern
Erschliessungsqualität!

