



**Immer mobiler?
Ein Versuch, über 2 Jahrhunderte zu blicken**

50 Jahre GVK, Verkehrshaus Luzern

Prof. Dr. Ueli Haefeli

Luzern, 30. März 2022



Ueli Haefeli

**Mobilität im Alltag
in der Schweiz
seit dem 19. Jahrhundert**

Unterwegs sein können,
wollen und müssen

Verkehr der Zukunft 2060: Folgen der demografischen Alte- rung für den Verkehr

Transports du futur : Le vieillissement démographique et ses effets sur le système de transport

Transport of the future: demographic ageing and its implications for the transport system

Interface Politikstudien Forschung Beratung
Prof. Dr. Ueli Haefeli
Dr. Sibylle Studer
Lukas Oechslin

Universität Zürich – Sozialforschungsstelle
Dr. Jürg Artho

wb-planung GmbH
Ueli Weber

Kontinuitäten...

- Das «**Märchen**» der steigenden Mobilität
(*Wirklich gewachsen sind die Verkehrsleistungen*)
- Die **Kontinuität des Modal Splits** in den letzten 50 Jahren
(*die hohen Investitionen in den ÖV in den letzten Jahrzehnten haben den Modal Split zugunsten des ÖV verändert – der Anteil an der Tagesdistanz stieg von 18% im Jahr 1994 auf die 24% im Jahr 2015 – aber noch immer werden zwei Drittel der Distanzen mit dem Auto zurückgelegt*)



... und Veränderungen

- Die **Explosion der Optionen**
(*Wird sind alle zu MobilitätsmanagerInnen in eigener Sache geworden*)
- Die **Erreichbarkeiten** steigen
(*ganz plakativ: bis 1914 der grosse Schub zwischen den Städten, bis ca.1990 das regelmässige Postautos in das hinterste Tal und seit 1990 der Billigflug zum Wochenendshopping nach London...*)



Möglichkeiten und Grenzen von verkehrspolitischen Instrumenten ähnlich der GVK

Die GVK darf im internationalen Vergleich als beachtlicher verkehrspolitischer Erfolg bezeichnet werden.

Aber: Die „Musik“ spielte oft anderswo: gesellschaftspolitische Megatrends konnten bisher mit derlei Instrumenten auch in der Schweiz nicht ausgehebelt werden. Die individuellen Verkehrsleistungen sind massiv gestiegen, die Autodominanz ist geblieben.

Mobilitätsdiskurse sind noch immer Maximierungsdiskurse und in vielem alter Wein in neuen Schläuchen.



Was könnte eine GVK 2022 leisten?

Brauchte es eine GVK 2022 überhaupt noch oder ist es selbstverständlich geworden, in solchen gesamtverkehrlichen Zusammenhängen zu denken?

Einerseits JA: Agglomerationsprogramme und Mobilitätshub als gesamtheitliche Ansätze.

Aber: Weiterhin getrennte Kassen von MIV und ÖV, (die GVK-Idee der korrespondierenden Röhren...), weiterhin regionalpolitische Verteilungskämpfe und entsprechende Ineffizienzen.

Und vor allem: Digitalisierung, demografischer Wandel und Klimawandel als grosse Herausforderungen, die gleichzeitig immensen Gestaltungsspielraum mit sich bringen (und Corona?). Ein weiterer grosser Wurf könnte also nichts schaden...

Der nationale Rahmen ist angesichts der Herausforderungen (Flugverkehr!) aber wohl zu eng geworden.

Mobilität bleibt gleichzeitig auch ein schillerndes Phänomen und damit beschränkt steuerbar

