

## Brechen der Verkehrsspitzen – politische Erwartungen und Projekte

Referat Dr. Matthias Michel, Regierungsrat Kanton Zug / Medienorientierung  
«Entlastung HVZ am Beispiel Hochschulen»

---

Geschätzte Damen und Herren,

wir haben es eben gehört und eindrücklich demonstriert bekommen, das Brechen von Verkehrsspitzen hat enormes Potenzial, um unsere Infrastruktur während der Hauptverkehrszeiten zu entlasten. Als Zuger Regierungsrat freut es mich natürlich ganz besonders, dass die erste Bildungsstätte in der Schweiz, die ihre Unterrichtszeiten anpasst, im Kanton Zug liegt. Mit dankenswertem Blick auf meine Vorredner von der SBB und die Vertreter des Campus Rotkreuz könnte man also tatsächlich sagen, wir geben hier den Takt vor.

Dass die Kapazität von Autobahnen, Zügen und Bahnhöfen in den Hauptverkehrszeiten insgesamt an ihre Grenzen stösst, wissen wir alle aus unserer Alltagserfahrung. Wir fahren alle in etwa zur gleichen Zeit zur Arbeit, zur Schule oder an die Uni. Das Pendeln ist in der Schweiz zu einem Stück unumstösslicher Lebensrealität geworden, zu der die meisten von uns täglich in der einen oder anderen Form beitragen: Rund 70% aller Arbeitspendler arbeiten nämlich ausserhalb ihrer Wohngemeinde und benutzen ihr Auto, das Motorrad oder den öffentlichen Verkehr, um zur Arbeit zu gelangen.

Schnelle Abhilfe und einfache Rezepte gibt es da nicht. Neue Ausbauten sind meist zeit- und kostenintensiv. Bis ein neuer Tunnel genutzt oder neue Strecken befahren werden können, dauert es oft Jahre. Es kommt hinzu, dass auf vielen Strecken ein Ausbau gar nicht mehr möglich ist. Ein jüngeres Beispiel aus unserem Kanton mag dies verdeutlichen: Im Juni 2015 wurde der seit langem geplante Stadttunnel – das grösste je geplante Tiefbauprojekt mit Kosten von fast 900 Mio. Franken –, vom Zuger Stimmvolk klar abgelehnt.

### **Nachfrage ändern statt Angebot ausbauen**

Es sind also Ansätze gefragt, welche die bestehende Infrastruktur besser nutzen, die den Verkehr entlasten, ohne die Infrastruktur ausbauen zu müssen. Das Brechen der Verkehrsspitzen ist eine solche Alternative. Im Vergleich zu teuren Ausbauten auf Strasse und Schiene sind solche nachfrageorientierten Massnahmen wesentlich kostengünstiger, ihre Auswirkungen sind emissionsfrei und schonen so die Umwelt. Nicht zuletzt führen sie bei Reisenden zum Abbau des vielzitierten Dichtestress und sie sind – zumindest teilweise – schneller umsetzbar. Sie sehen, der volkswirtschaftliche Effekt ist enorm.

Aus diesem Grund hat die Metropolitankonferenz Zürich unter Federführung des Kantons Zug das Projekt Brechen der Verkehrsspitzen lanciert. Es steht kurz vor dem Abschluss und hat zum Ziel, die Wirkung und das Potenzial nachfrageorientierter Massnahmen auf den Verkehr insgesamt zu erfassen. Es werden dabei verschiedene Umsetzungsmöglichkeiten geprüft und entsprechende Handlungsempfehlungen für die Politik erarbeitet.

Die Metropolitankonferenz mit ihren 8 Kantonen und über 100 Städten und Gemeinden im Wirtschaftsraum Zürich ist die ideale Plattform, um solche Handlungsempfehlungen einzuspeisen und zu diskutieren. Dies aus zwei Gründen: Zum einen tauschen sich nirgends sonst Gemeinden, Städte und Kantone über aktuelle Herausforderungen so direkt und ohne Scheuklappen aus, wie im Rahmen der Metropolitankonferenz Zürich. Nirgends sonst gibt es für die Verwaltung und die Exekutive die Möglichkeit von den Erfahrungen Dritter so unmittelbar zu profitieren. Dieses Umfeld scheint uns bestens geeignet, alternative Ansätze zur verkehrlichen Entlastung zu diskutieren. Zum anderen ist die regionale, in diesem Fall metropolitane Betrachtung der Fragestellung per se sinnvoll. Metropolitanräume sind nämlich u.a. durch die in ihnen stattfindenden Pendlerbewegungen charakterisiert und Arbeitgeber rekrutieren oft gezielt in bestimmten Wirtschaftsräumen. Darüber hinaus sind Branchenstruktur, Investitionstätigkeit und Mobilität der Arbeitnehmenden wichtige Kriterien für die Wirksamkeit und die Umsetzungswahrscheinlichkeit von entlastenden Massnahmen. Diese Kriterien lassen sich am besten im Rahmen zusammenhängender Wirtschaftsräume erfassen und beurteilen. Der Metropolitanraum Zürich hat in dieser Hinsicht sehr ausgeprägte Werte, die Ergebnisse in diesem Projekt dürften auch für andere Regionen interessant sein.

### **Einsicht in die Projektarbeit**

Im Fokus des Projektes stehen drei Massnahmenbereiche oder Handlungsebenen. Der erste Massnahmenbereich bezieht sich auf den Arbeitsverkehr. Dabei handelt es sich um die potentielle Entlastung des Verkehrs durch Massnahmen wie Home Office und flexible Arbeitszeiten. Der zweite Massnahmenbereich setzt bei den Ausbildungsorten an: Im Zentrum stehen hier Massnahmen wie jene der Hochschule Rotkreuz, über die wir heute informieren. D.h. gezielte Stundenplangestaltung und der Einsatz von E-Learning Angeboten. Drittens wird eine differenzierte Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr geprüft. Durch unterschiedliche Tarife sollen Fahrgäste vermehrt auf Nebenverkehrszeiten ausweichen.

Kurz: Unsere Erwartung und Versuch ist es, das Entlastungspotenzial dieser drei Massnahmenbereiche zu erfassen und zu prüfen, welche Rahmenbedingungen gegeben sein müssen, damit die Massnahmen eine möglichst hohe Wirkung erzielen. Dabei richten wir unser Augenmerk auf den Metropolitanraum Zürich, der geprägt ist durch eine dienstleistungsorientierte Wirtschaft, ein hohes Pendleraufkommen und einen der innovativsten Ausbildungsplätze Europas.

### **Zum richtigen Zeitpunkt**

Über die Studienergebnisse orientiert die Metropolitankonferenz an einer Medienorientierung

am 17.11. 2016 in Zürich. Sie sind herzlich eingeladen an der Medienorientierung teilzunehmen. Soviel kann ich schon verraten: Die Ergebnisse sind sehr erhellend und wir glauben, dass wir durch sie einen guten Schritt vorwärts machen. Die Studienergebnisse der Metropolitankonferenz kommen zum richtigen Zeitpunkt. Es gilt die Debatte jetzt zu vertiefen und die verkehrliche Entlastung mit konkreten Empfehlungen zu beschleunigen.

Das Projekt in Rotkreuz und mit ihm viele andere in der Schweiz zeigen, dass jetzt Bewegung in die Sache kommt. Schulen, Verkehrsverbände, die Gemeinden und Kantone, und nicht zuletzt die Unternehmen haben vielerorts erkannt, dass sie mit verschiedenen Massnahmen einen Beitrag leisten können zur Entlastung des Verkehrs. Und damit die Standortattraktivität und die Lebensqualität in unseren Wirtschaftsräumen verbessern.

Lassen sie mich in diesem Zusammenhang auf zwei weitere Projekte hinweisen: In Muttenz prüft die Fachhochschule Nordwest-Schweiz eine Anpassung Ihrer Unterrichtszeiten. Für die Region Bern haben die SBB, das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern, die Schweizerische Post und die Swisscom Entlastungspotenziale eruiert und diese in die politische Diskussion eingebracht. Der Pilotversuch Work Anywhere von Post, SBB und Swisscom berechnete zum ersten Mal eine Vermeidungsquote in Bezug auf die Hauptverkehrszeiten.

Zentral ist es nun, den Schritt von Studien und Pilotversuchen hin zur effektiven Umsetzung gewonnener Erkenntnisse zu machen. Deshalb ist das Beispiel des Campus Rotkreuz wichtig und ein Signal an die Schweiz, dass solches möglich ist. Dies im Wissen darum, dass Vieles zusammenpassen muss; es müssen Partner zusammenfinden, die bislang kaum aufeinander angewiesen waren. Nebst der Politik und den Verkehrsbetrieben sind insbesondere die Unternehmen und die Verkehrs-Benutzer gefordert. Erstere müssen bei der Umsetzung flexibler Arbeitszeiten und Home Office Hand bieten. Letztere die angepeilten Verhaltensänderungen auch vollziehen. Und gerade hier wird noch einiges an Überzeugungsarbeit zu leisten sein. Wie nämlich soziale Normen am Arbeitsplatz das tatsächliche Pendlerverhalten beeinflussen, zeigte unlängst die Studie eines Zürcher Beratungsbüros für Verhaltensökonomie. Aber: soziale Normen sind nicht gottgegeben, sondern von Menschen geschaffen bzw. vorgelebt. So können auch Menschen diese beeinflussen und ändern.