

## **Wie viel Mobilität braucht die Schweiz?**

**Wie viel Mobilität braucht die Schweiz? Diese Frage hat SBB-Präsident Ulrich Gygi geäußert. Eine Frage, die in der Schweiz dringend diskutiert werden muss. Weder auf der Strasse noch auf der Schiene kann der Verkehr unbeschränkt wachsen. Stattdessen sollte die Arbeitsplätze von den Zentren in die Randregionen verschoben werden.**

2009 war eigentlich ein gutes Jahr für die SBB. Zumindest finanziell. Doch kann die SBB auch die Nachfrage nach Mobilität befriedigen? Die Pendlerzüge der grossen Agglomerationen sind in den Stosszeiten mehr als überfüllt. Das gleiche Bild zeigt sich häufig in Intercitys. Auch zu Zeiten zu denen keine Pendler unterwegs sind, an Wochenenden, tagsüber oder spät nachts sind die Züge gut gefüllt.

Weil dies so ist, soll die Kapazität der Bahnen gesteigert werden. Dazu braucht es neue Infrastrukturbauten und neues (zusätzliches) Rollmaterial, was mit grossen Kosten verbunden ist. In dieser Situation sagt SBB-Präsident Ulrich Gygi: „Aufgrund der grossen Kosten ist auch die Frage zu diskutieren, wie viel Mobilität dieses Land tatsächlich braucht.“ Eine Diskussion, die dringend geführt werden muss.

Vor dreissig Jahren wurde noch kaum täglich aus dem Tösstal nach Zürich gependelt. Die Reise dauerte zu lange. Wer nach der Kantonsschule ein Studium begann, suchte sich häufig eine WG in Zürich. Dies erforderte nicht nur weniger Mobilität, sondern förderte auch die Selbstständigkeit der jungen Menschen, weg von „Hotel Mama“. Zu der Zeit gab es weder Zürcher S-Bahn, noch die Bahnhöfe Stettbach und Stadelhofen.

Mit der Eröffnung der Bahnhöfe Stettbach, Stadelhofen und Hardbrücke und der Einführung der S12 (am Anfang noch einstöckig) wurde das tägliche Pendeln nach Zürich schneller und angenehmer. Dies führte zu grösseren Pendlerströmen und einer Steigerung des Angebotes: S12 mit Doppelstöcker, S11 zuerst einstöckig und seit diesem Jahr doppelstöckig, um nur einige zu nennen. Im Intercity und Eurocityverkehr hat sich die Spirale ähnlich gedreht. So sind wir an einer neuen Kurve der Spirale angelangt. Im Gespräch ist mehr Infrastruktur (Brüttener Tunnel oder Ausbau der Strecke zwischen Effretikon und Winterthur, Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen usw.) Die S12/S11 soll zwischen Zürich und Winterthur viertelstündlich geführt werden mit Verlängerungen ins Tösstal, nach Will und Schaffhausen.

Im Strassenverkehr wurde schon vor gut 25 Jahren gesagt, dass mehr Strassen auch mehr Verkehr anziehen würden. Diese Logik gilt auch im Schienenverkehr. Die angestrebten Ausbauten der Infrastruktur und Verdichtung des Angebotes mit mehr Rollmaterial wird mehr Bahnreisende anlocken und fünf bis zehn Jahre nach dieser Steigerung des Angebotes werden wir trotz dem gesteigerten Angebot wieder heutige Zustände haben. Auf der Schiene (wie auch im Strassenverkehr) kann es aber kein grenzenloses Wachstum geben.

Was wäre die Alternative? Die Arbeit muss zu den Leuten gebracht werden, nicht die Leute zu der Arbeit. Die Wirtschaft muss auch wieder in den Randregionen attraktive Arbeitsplätze schaffen. Gute Jobs sollten auch im Tösstal, im Weinland, im Thurgau, ... erhältlich sein und sich nicht auf die grossen städtischen Zentren konzentrieren. Die Politik muss eine solche Entwicklung steuernd unterstützen. Öffentliche Gelder sollten von Bahninfrastrukturbauten umgeleitet werden in die Standortförderung von Randregionen.