

Event 5: Verkehr und Energie: Technik und ein bisschen mehr

Datum: 3. März 2003

Nachstehend finden Sie Unterlagen zu dieser Veranstaltung. Für den Inhalt sind allein die Autoren verantwortlich.

Forum-Energie-Zürich

Dr. Peter Marti, oec. publ./Verkehrsökonom,
Metron AG, Brugg :

*„Auch mit 1-Liter-Auto und alternativen Antrieben
braucht es weiterhin Verkehrs- und Raumpolitik:
Mobilitätskonzepte als konkreter Beitrag für einen
wesensgerechten Verkehr“*



Tagung

Verkehr und Energie:

Technik und ein bisschen mehr

Dr. Peter Marti, Metron AG, Brugg

Verkehr und Raumordnung:

Bausteine für mehr Nachhaltigkeit

3. März 2003

Inhalt:

- 1. Wachsende Verkehrsleistungen*
- 2. Wechselwirkungen Raumordnung/Verkehr*
- 3. Die Probleme des Verkehrs mit der Raumordnung*
- 4. Die Probleme der Raumordnung mit dem Verkehr*
- 5. Konzepte für eine nachhaltigere Mobilität*
- 6. Doppeltes Peripherieproblem*
- 7. Chance I: Agglomerationen*
- 8. Chancen II: Land*
- 9. "Grundzüge der Raumordnung Schweiz"*

1. *Wachsende Verkehrsleistungen*

2000 – 2020: MIV + 30%?

⇒ Jedes Jahr ist eine Absenkung des speziellen Treibstoffverbrauchs um 1,5% notwendig für **konstanten** Treibstoffverbrauch

2. *Wechselwirkungen Raumordnung/Verkehr*

- Raumordnung → Verkehr

- Verkehr → Raumordnung

"Ein nachhaltigeres Verkehrssystem bedingt eine nachhaltigere Raumordnung – und umgekehrt"

3. Die Probleme des Verkehrs mit der Raumordnung

- Zersiedelung im Land

- Zersiedelung in den Agglomerationen

- säkulare Erosion der Nutzungsdichte
 - ⇒ grössere Agglomerationen

 - ⇒ abnehmende Dichte

	Abweichung der Verkehrsleistung pro Person in %		
	MIV	ÖV	Langsam- verkehr
Grössere Stadt gegenüber Land	- 32%	72%	9%
Kleine Stadt gegenüber Land	- 9%	34%	8%
Grössere Stadt gegenüber kleinerer Stadt	- 25%	14%	0%

Tabelle K-1:

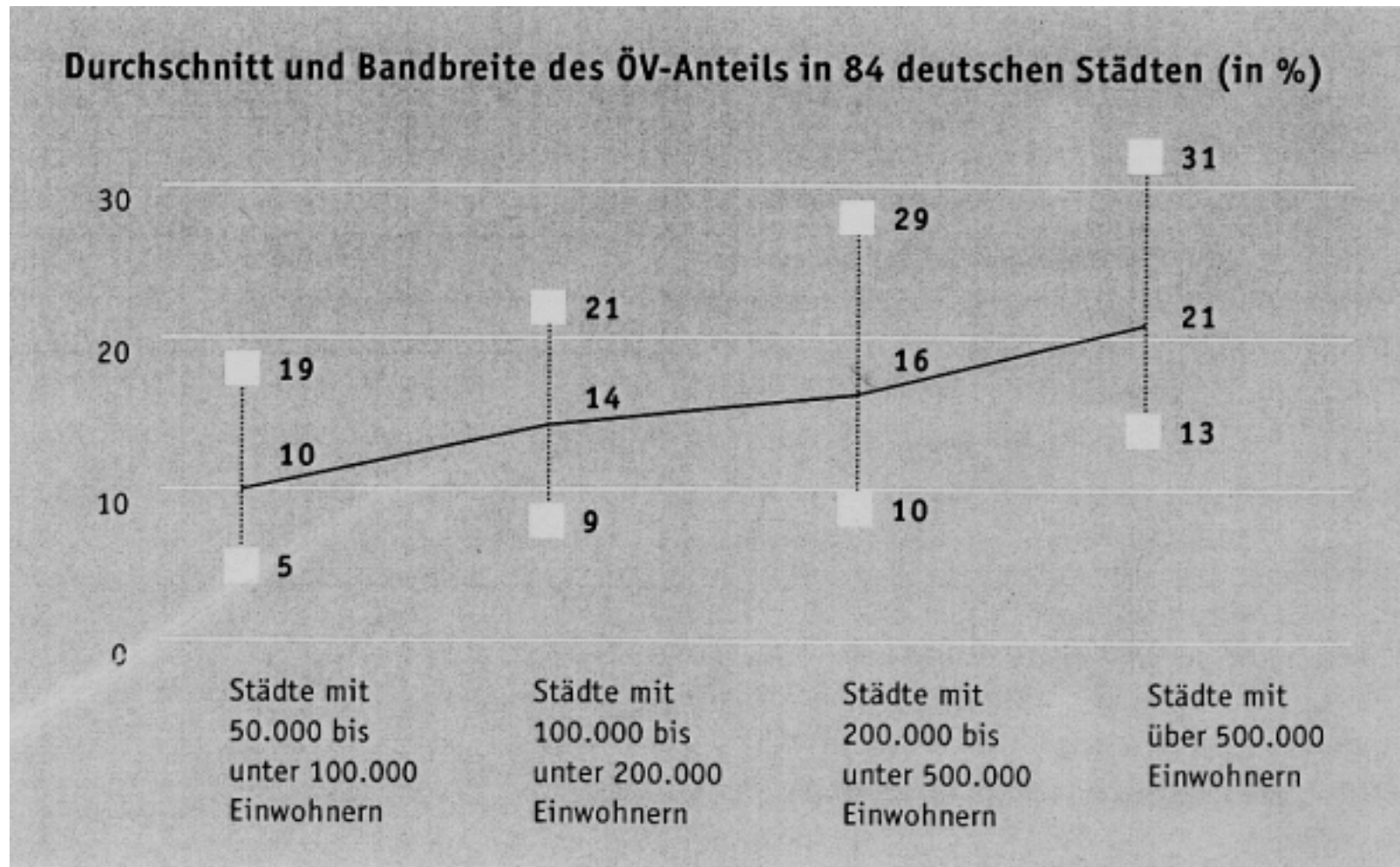
Unterschiede in den Verkehrsleistungen pro Person nach Raumkategorie 1

¹ Trotz kaum mehr unterscheidbarer Lebensformen und Lebensstile in Stadt und Land stellt sich dennoch die Frage, inwiefern Unterschiede in der sozio-ökonomischen Zusammensetzung der drei Aggregate für Unterschiede im Verkehrsverhalten verantwortlich sind.

Verkehrsleistung pro Person nur MIV und ÖV [km]	Grosszentren	Mittelzentren mit Bahn	Mittelzentren ohne Bahn	Agglogürtel	Ländlicher Raum
Besuche	2.8	3.7	3.4	3.8	4.1
n. sportl. Aussenaktiv	1.2	1.5	1.4	1.7	1.9
Sport	1.4	1.3	1.5	1.7	2.0
Kultur, Freizeitanlagen	1.5	1.9	1.6	2.4	2.3
Gastronomie	2.5	3.2	3.0	3.3	3.6
Arbeit als Freizeit	1.0	1.3	1.2	1.3	1.5
Einkauf als Freizeit	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5
Total	10.7	13.3	12.5	14.7	15.9

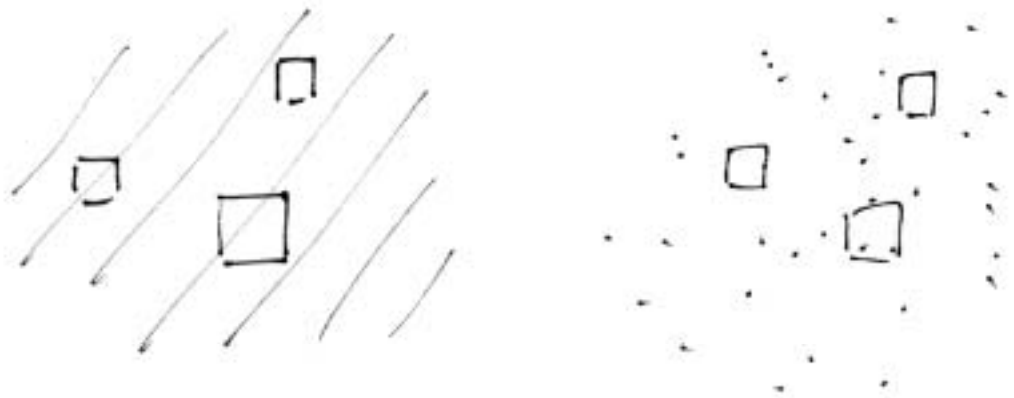
Tabelle K-2:

Verkehrsleistung pro Person nach Raumtyp und Freizeitsegment

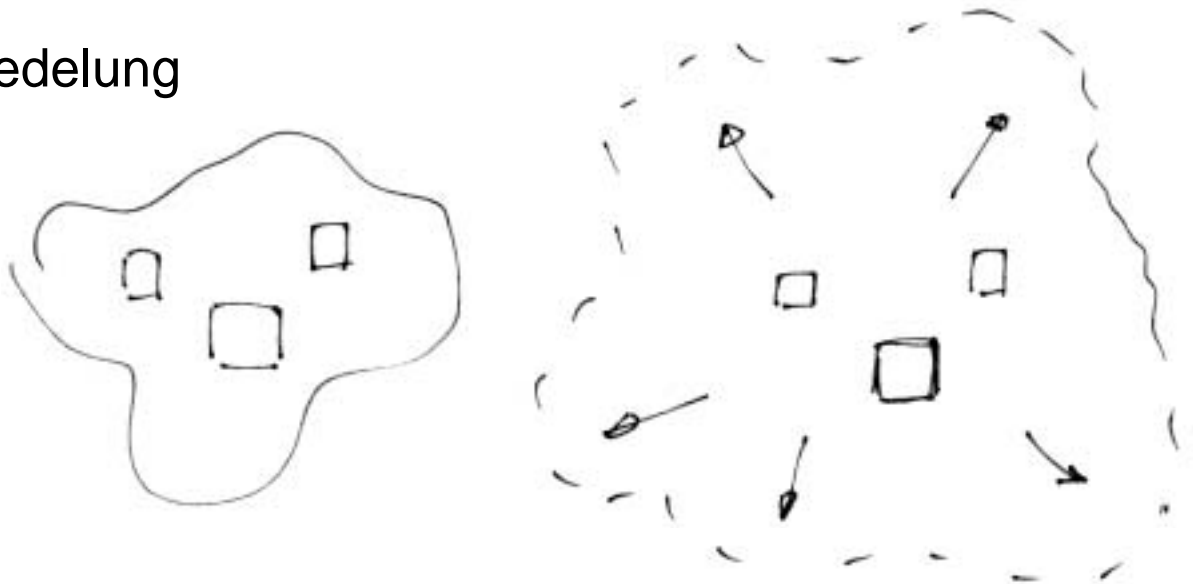


Quelle: Prognos AG

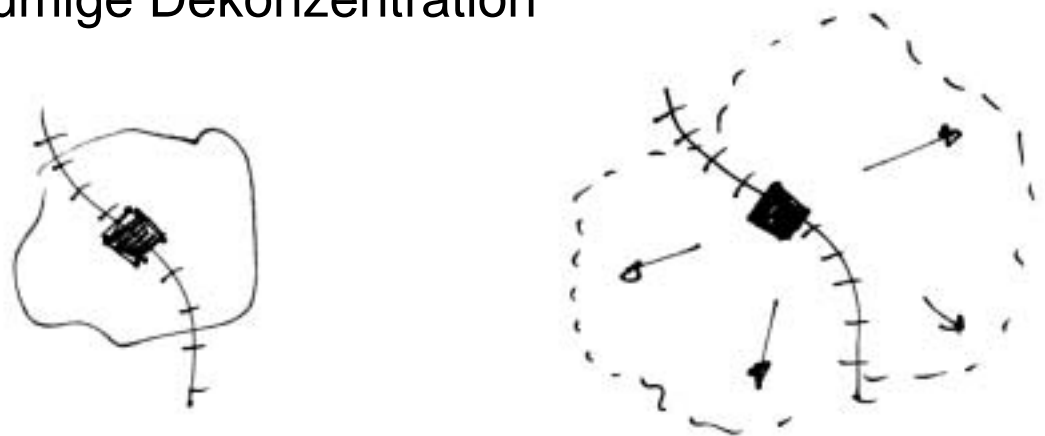
A) Ausdünnung



B) Zersiedelung



C) Kleinräumige Dekonzentration



4. Die Probleme der Raumordnung mit dem Verkehr

- Ausbauten im MIV fördern Zersiedelung
- Nachfrageorientierte Verkehrspolitik verstärkt ungünstige Trends

5. Konzepte für eine nachhaltigere Mobilität

Das Beispiel Mobilitätsmanagement

Nichts Neues notwendig

Bündelung von Interessen

Organisatorische Innovation

Italien: Betriebe mit > 300 Mitarbeiterinnen in den 75 grössten Städten müssen Mobilitätskonzept vorweisen

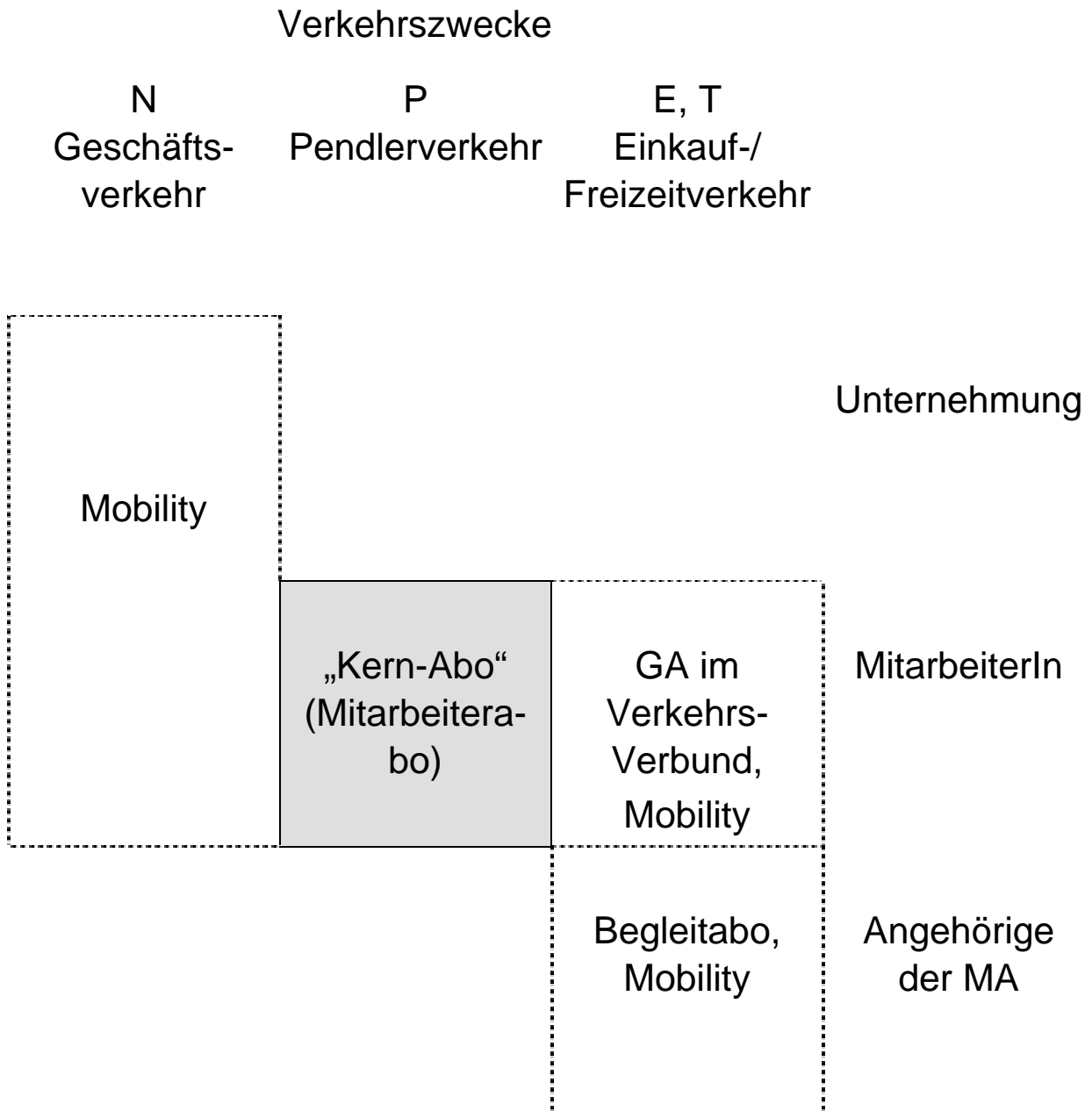


Tabelle K-3:
Abdeckung von Transportbedürfnissen
durch ein „Mobilpaket“ für Pendler

6. Doppeltes Peripherieproblem

- Ländlicher Raum als Peripherie
- Peripherie in der Agglomeration

7. *Chance I: Agglomerationen*

- Sanierung und Stärkung der Grosszentren
 - „sauberer MIV“?
 - „Vision zero“?
 - „Sanierung der Grosszentren“ → Verdichtung
 - soziodemographischer Trend
- ⇒ Verdichtung und Stärkung der Grosszentren und Mittelzentren
- ⇒ Schwerpunkt ÖV, insbesondere Tangentialverkehr
- ⇒ Keine Ausdehnung der Agglomerationen

8. *Chancen II: Land*

„Neue Funktionen für das Land“

- Nicht Einheitsbrei („Urbanität für alle“), sondern „neuer Lebensstil“
- Leute mit naturverbundenem Lebensstil statt „Urbaniten“
- Schutz der Lebensräume
- Ausgedehnter Service public

⇒ Keine Erreichbarkeitsziele mehr

⇒ Keine Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur

⇒ Änderung in der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur

9. *„Grundzüge der Raumordnung Schweiz“*

Kongruent mit dieser Sicht, ausser:

„Ländliche Räume stärken“
Interpretation?