

20. November 2009 | Markus Maibach

Gerzensee: Zukunftsperspektiven für die Schweiz

INFRAS

Herausforderungen Verkehr

INHALT

1. Verkehr und Energie:
Peak oil, technische Potenziale und Klimaproblem
zusammenbringen
2. Verkehr und Raum:
Verdichtung ernst nehmen
3. Verkehr und Infrastrukturfinanzierung:
Preise und ihr Potenzial nutzen
4. Güterverkehr:
Aus dem Verlagerungsziel das Beste machen

Verkehr und Energie (1)

Angebot:

- › Die Fahrzeugindustrie bewegt sich dann, wenn sie muss
- › Die Entwicklung zeigt neue Konzepte, aber noch keine klare Linie
- › Die Schweiz ist in der sekundären Wertschöpfungskette

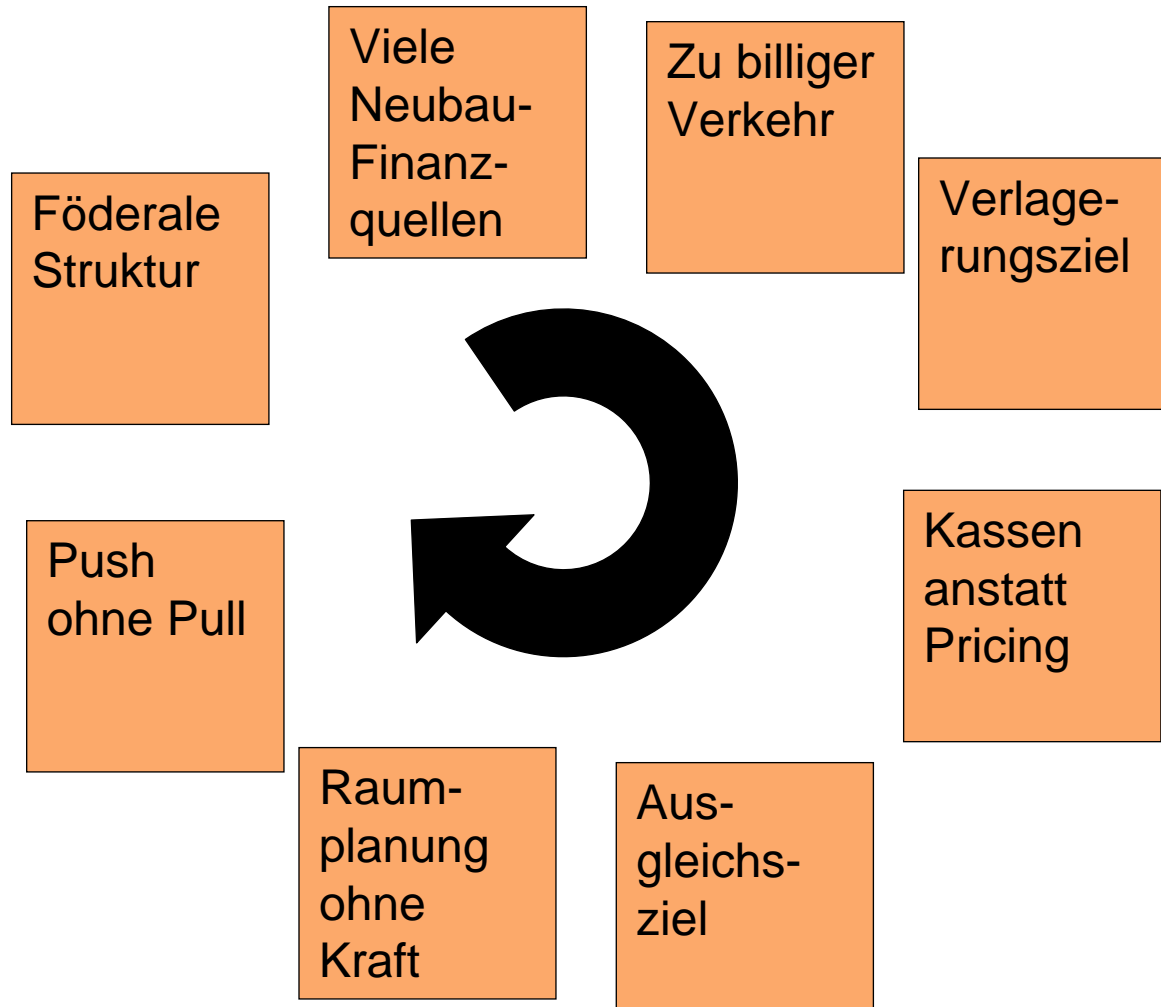
Nachfrage:

- › Das Sparpotenzial ist riesig, aber wenig rational
- › Anreize zum Rechnen fehlen

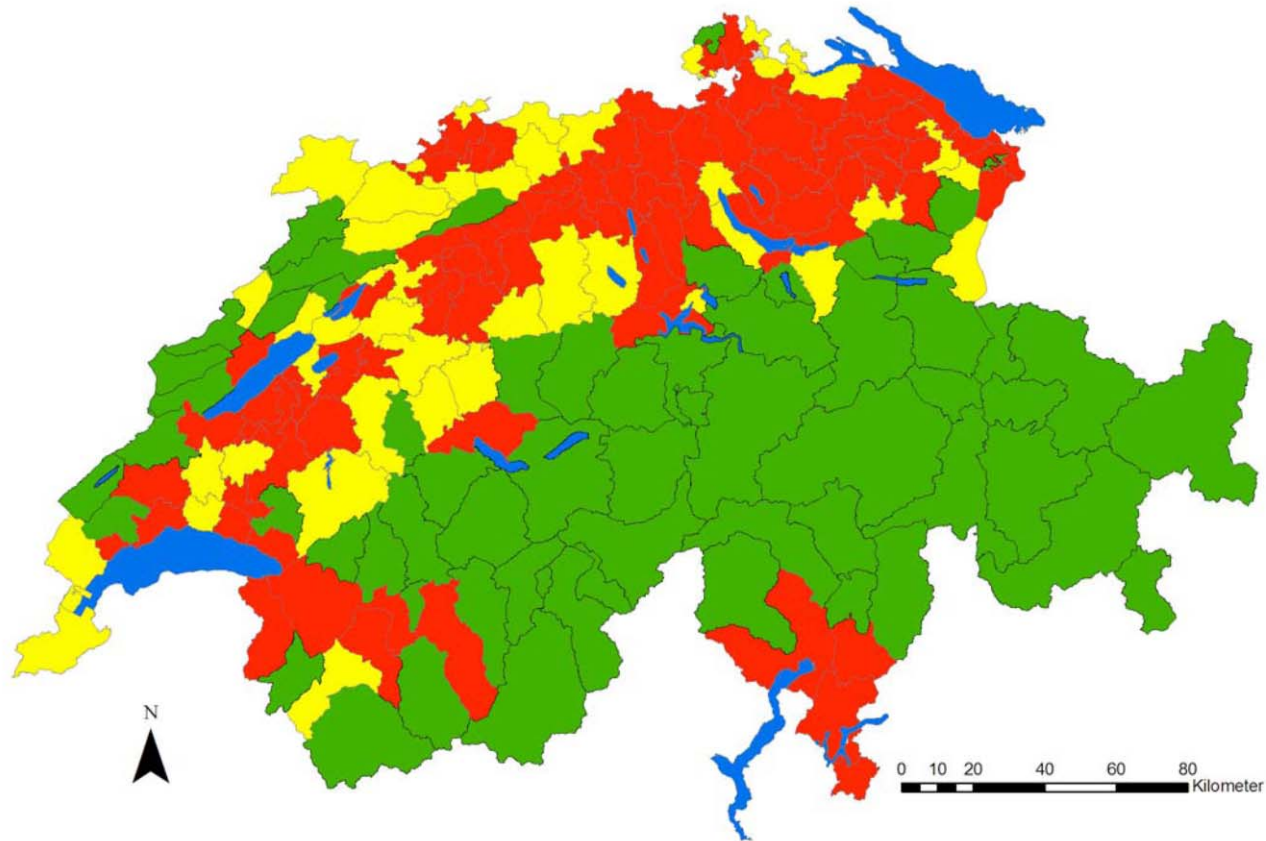
Verkehr und Energie (2)

- › Die CO₂-Kompensation funktioniert, mit viel Mitnahmeeffekten
- › Abwrackprämien erzeugen Rebound-Effekte
- › Lenkungsabgaben haben es im Verkehr schwer
- › Cap and Trade und Emissionshandel (sektoral) als zentraler Zukunftspfad

Verkehr und Raum (1): Der Wachstumszirkel



Verkehr und Raum (2): Wachsende Zersiedelung



Rot = zersiedelte Bezirke,
gelb = Bezirke, gefährdet oder im Überang
grün = nicht oder nur gering zersiedelte Bezirke

Verkehr und Raum (3): Aggloprogramme

- › Die richtige Antwort, aber anspruchsvoll einzubetten
- › Hohe Ansprüche an die Abstimmung Verkehr – Siedlung: Neuorganisation Gemeinden
- › Gefahr vermeiden, dass Aggloprogramme zu einem Selbstläufer-Infrastrukturprogramm werden
- › Übergeordnete Infrastrukturen konkurrenzieren die Verdichtung
- › Griffiges Demand Management und raumplanerische Einbettung

Infrastrukturfinanzierung (1)

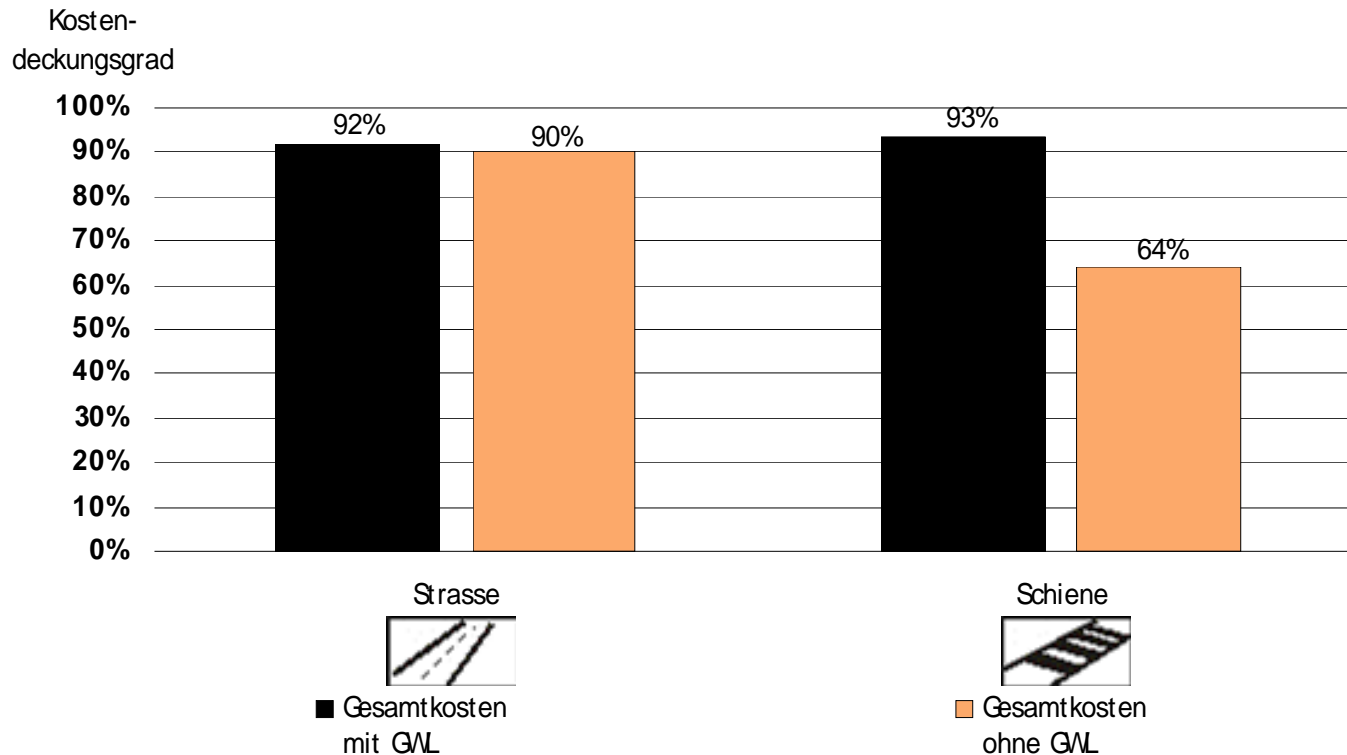
- › Enorme Ausbauvorhaben für Strasse und Schiene heizen den Wachstumszirkel an:
Das Verlagerungsziel wird nur zu 1/3 realisiert
- › Substanzerhalt angesichts der Komplexität an einem kritischen Punkt
- › Politik und Unternehmertum: Prozesse besser trennen
- › Gesamtverkehrspolitische Ansatz nur ansatzweise sichtbar

Mittelbedarf Strasse und Schiene 2010 -2030

Mrd. CHF	Strasse	Schiene
Ausbau beschlossen	27.6	19.6
Ausbau geplant	Ca. 17	12-21
Unterhalt	19.1	30

UVEK

Kostendeckungsgrade Schweiz



Strasse – Schiene: Personenverkehr: 1 : 4.9; Güterverkehr 1: 7.5
PW: 9 Rappen pro Fzkm

Road Pricing: Wofür, wann, wo ?

- › Die Beispiele im Ausland stimmen positiv, aber im Moment herrscht Ruhe
- › Die positiven Wirkungen auf den Stau sind ausgewiesen
- › Kürzerfristig Stausteuer in der Agglomeration, längerfristig KM-Abgabe als Option
- › Einnahmen für den Gesamtverkehr, Teilersatz bestehendes Finanzierungssystem
- › Die Schweiz eignet sich allerdings kaum zum technischen Vorreiter

Preispolitik im öffentlichen Verkehr

- › Differenzierte Trassenpreise als Hebel für die Sicherung des Substanzerhalts: Qualität bepreisen
- › Mut zum Thema Nutzerfinanzierung, auch im öffentlichen Verkehr, ohne die kommunizierenden Röhren zu gefährden
- › Relationentarifizierung im Fernverkehr: Qualitätsgewinne abschöpfen
- › Zeitliche Differenzierung mit Mehrwert koppeln

Güterverkehr

- › Die LSVA ist am Anschlag, die NEAT gebaut, das Verlagerungsziel wenig realistisch
- › Ohne Nachbarn geht nichts. Die transalpine Bahnreform hat noch Potenzial
-> Verkehrsaussenpolitik
- › Die Förderung des Kombiverkehrs muss sich vermehrt auf die Qualität konzentrieren
- › Die Alpentransitbörse ist dann ein mögliches Instrument, wenn wir die NEAT nicht mit einer unproduktiven ROLA füllen müssen

Fazit

- › Etwas mehr Ökonomie tut der Verkehrspolitik gut
- › Die technischen Potenziale werden nur ausgeschöpft, wenn die Anreize stimmen
- › Wenn die Mobilität stagniert und der Verkehr wächst, braucht es Grundsatzdiskussionen

Danke für die Aufmerksamkeit