

# Platz da? Gedanken zur Steuerung des Verkehrs über seinen Platzbedarf

Dr. Peter de Haan, Gruppenleiter Energiepolitik+Mobilität, Ernst Basler+Partner AG;  
Lehrbeauftragter ETH Zürich «Energie und Mobilität»  
umverkehRt und abgefahren, 25. März 2015



autofreier Sonntag 1973, Zürich

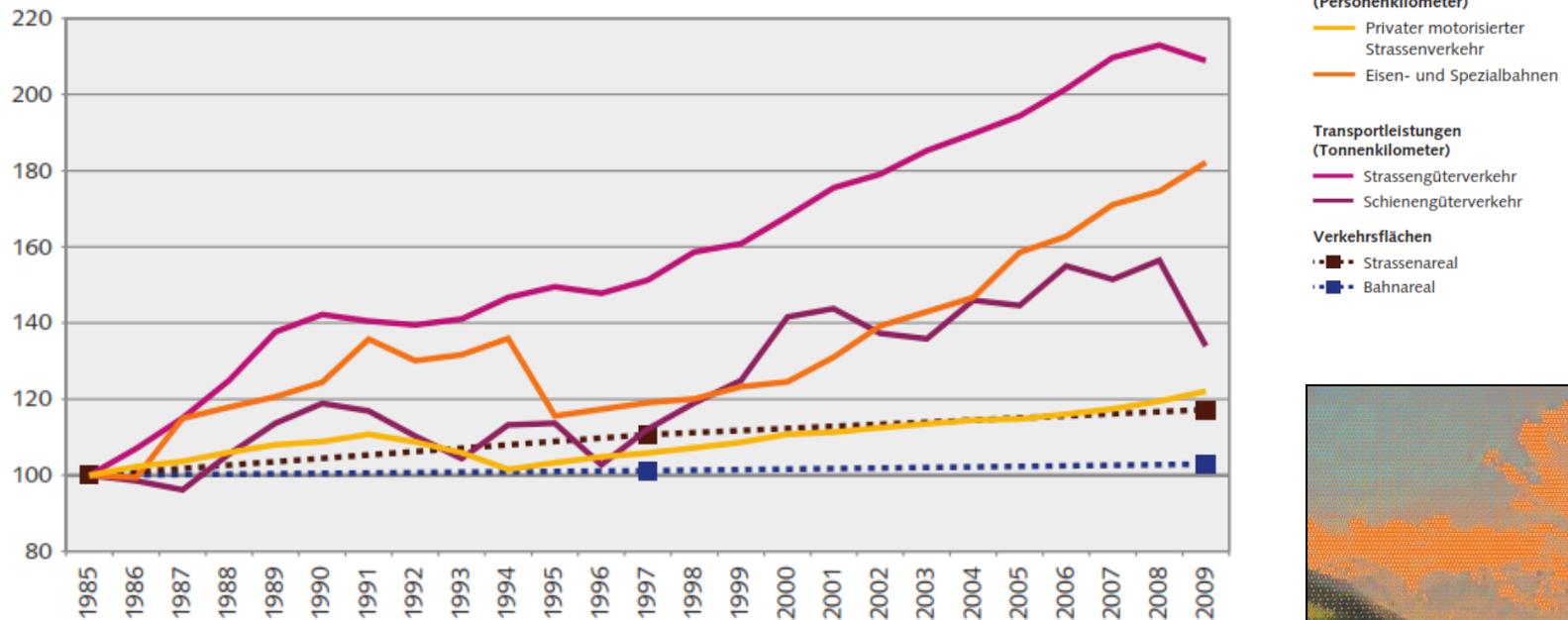
# Platz da? Gedanken zur Steuerung des Verkehrs über seinen Platzbedarf

1. Mehr Verkehr braucht mehr Platz
2. Platz pro Personenkilometer, je Verkehrsträger
3. Welchen Platz denn?
4. Besteuerung der Verkehrsträger nach ihrem Platzbedarf?
5. Was können wir tun?

# 1) Mehr Verkehr braucht mehr Platz

Verkehrsflächen und Verkehrsleistungen (Index 1985 = 100)

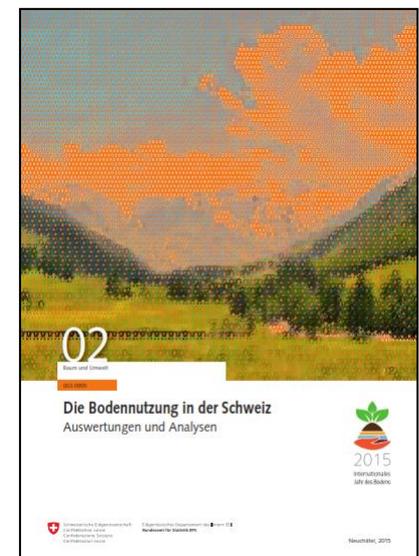
G 2.13



Quelle: BFS – Arealstatistik; Verkehrsstatistik

© BFS, Neuchâtel 2015

**Bahn 1985>2009: 3% mehr Platz, aber +33% mehr Güter und +100% Personen**

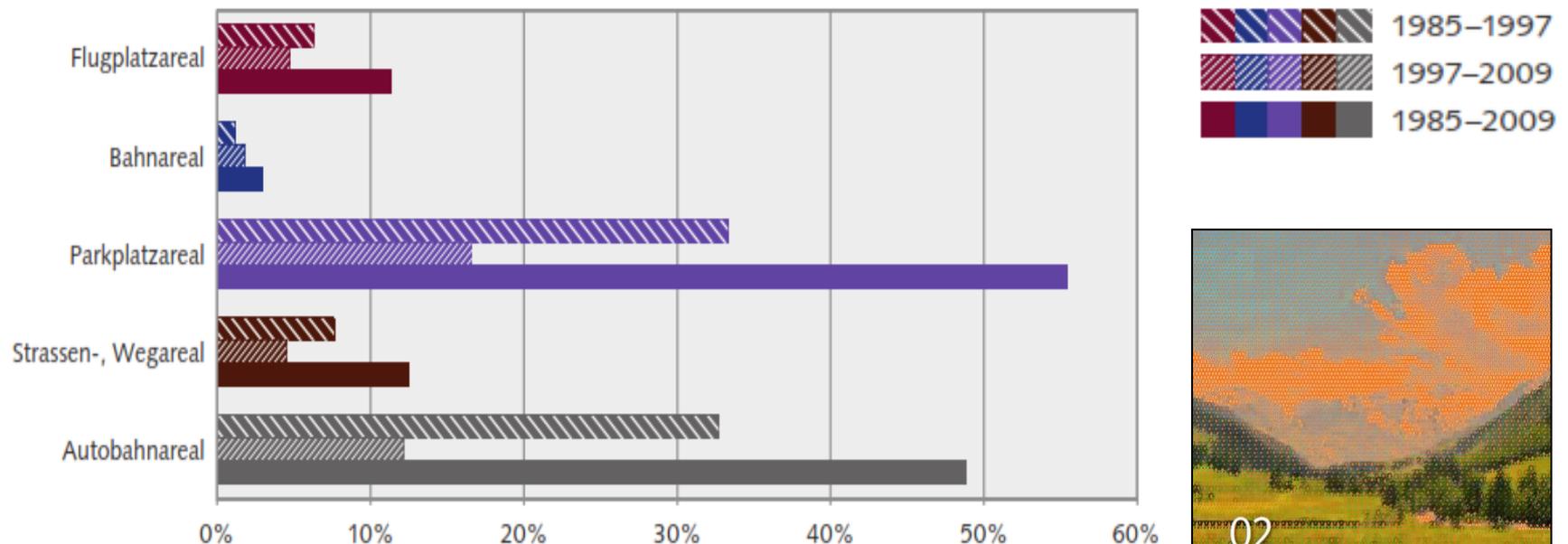


# 1) Mehr Verkehr braucht mehr Platz

## *Parkplätze nehmen am meisten zu: +55%*

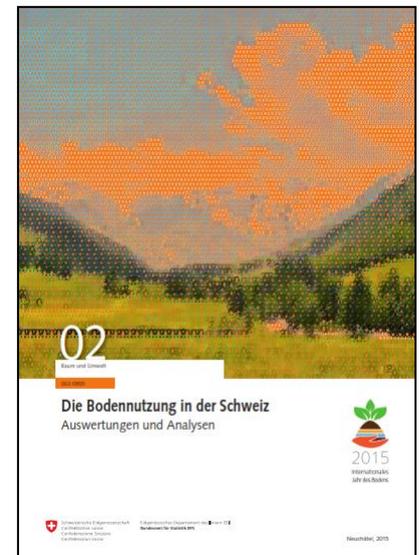
Veränderung der Verkehrsflächen nach Grundkategorien, 1985–2009

G 2.12

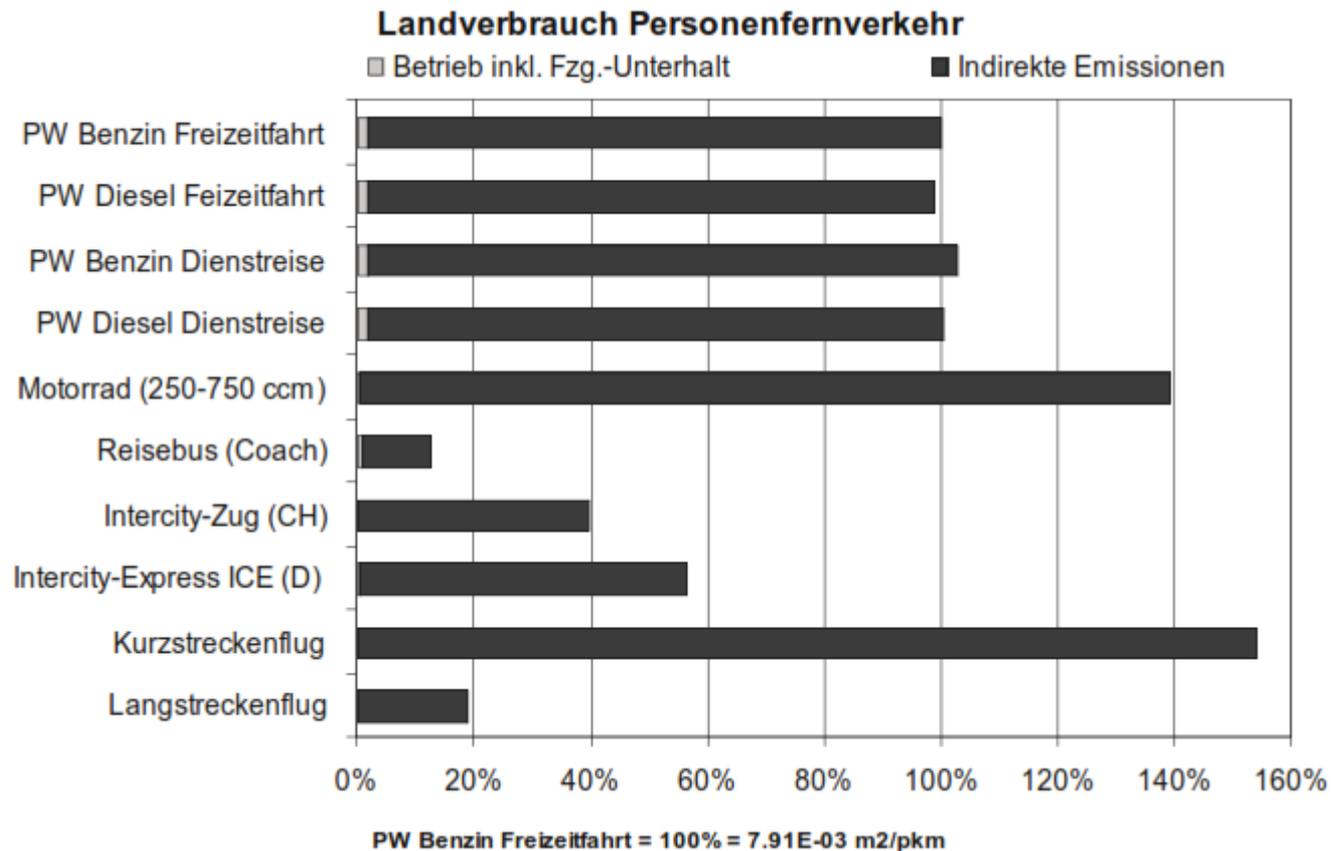


Quelle: BFS – Arealstatistik

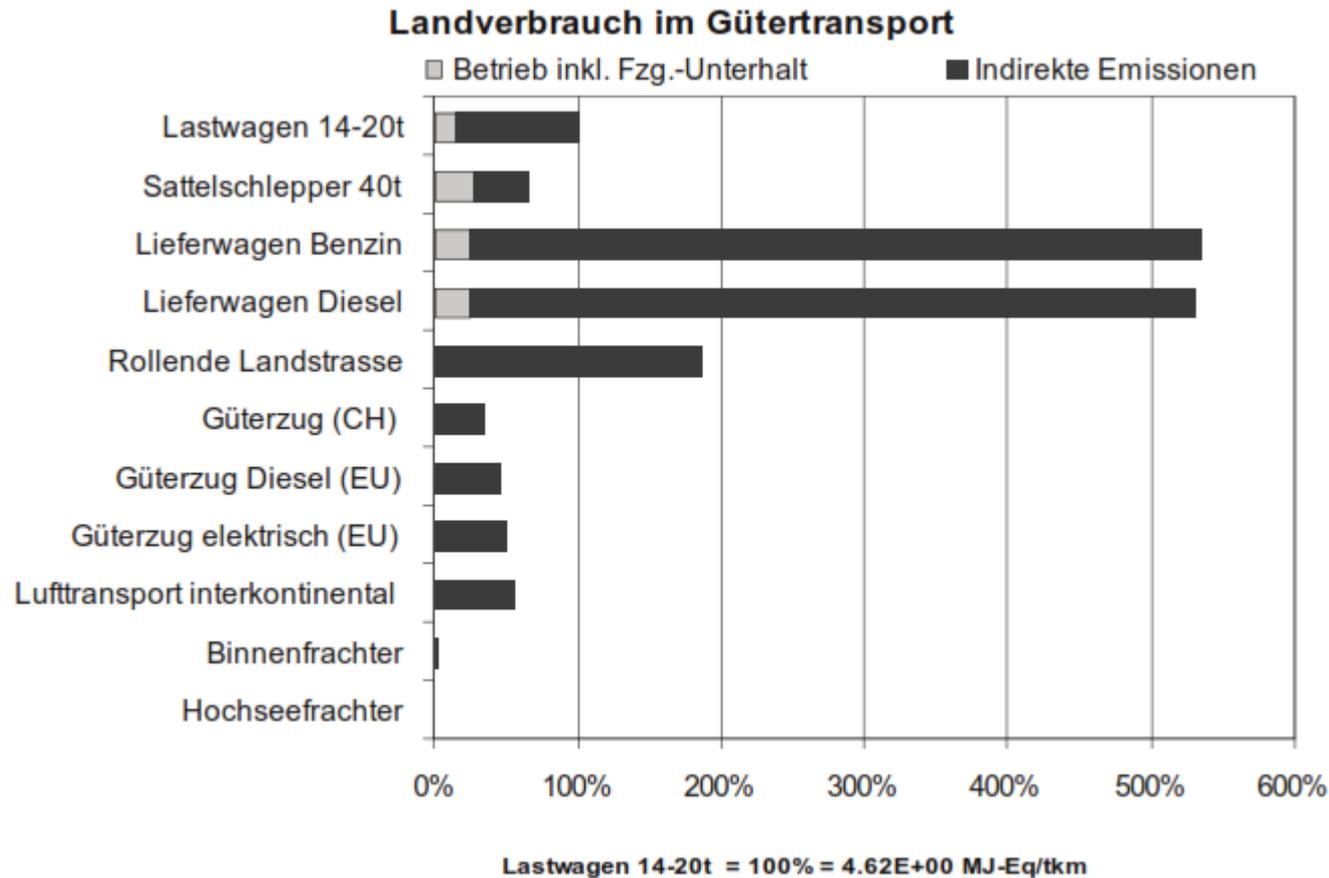
© BFS, Neuchâtel 2015



## 2) Platz pro Personenkilometer



## 2) Platz pro Tonnenkilometer



### 3) *Welchen Platz denn?*

- A. Nur die Verkehrsflächen, oder auch die indirekte Fläche?

*Indirekter Platzbedarf: Abbau Rohstoffe, Herstellung, Entsorgung inkl. Platzbedarf für Herstellung der Treibstoffe*

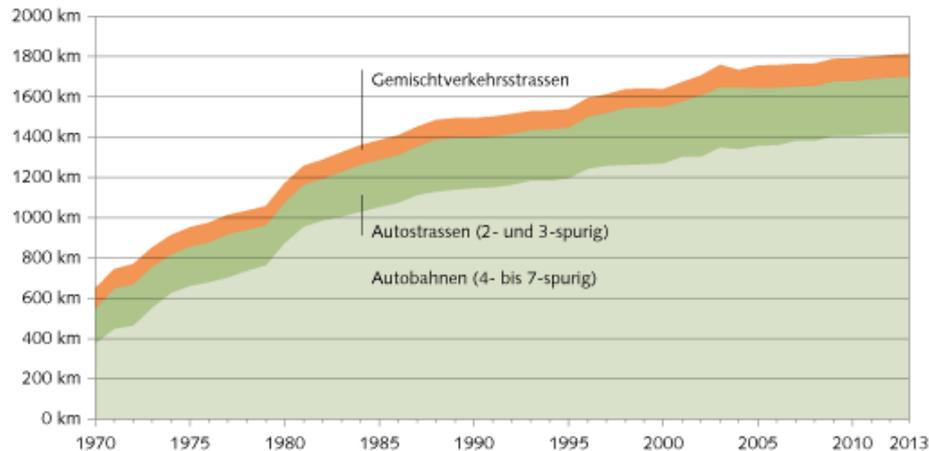
- B. Nicht jeder Quadratmeter ist gleich wertvoll.  
Hängt ab von der Lage – und von der Tageszeit.  
Also doch Road Pricing?



## 4) Besteuerung der Verkehrsträger nach ihrem Platzbedarf?

Auf den ersten Blick bestechend, greift in den Teufelskreis ein...

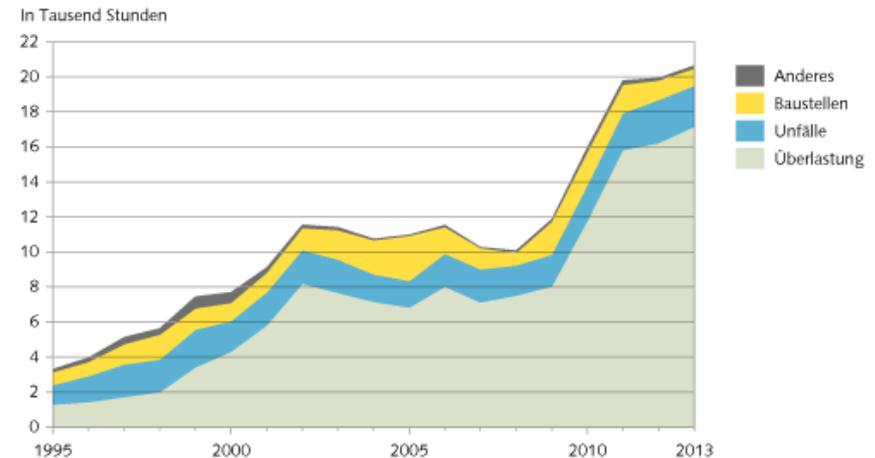
### Nationalstrassenlänge



Quelle: ASTRA

© BFS, Neuchâtel 2014

### Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz



Quelle: ASTRA – Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen

© BFS, Neuchâtel 2014

## 4) Besteuerung der Verkehrsträger nach ihrem Platzbedarf?

Beim zweiten Mal Hinschauen doch kein Patentrezept:

- Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern teilweise gering.
  - Keine Korrelation mit anderen relevanten Umweltbelastungen (Energie/Treibhausgase; Lärm).
  - Allokationsprobleme (Bus+Autos auf der gleichen Strasse), daher nicht belastbar als Basis für Politikmassnahmen.
  - Langstrecken-Flugverkehr käme sehr gut weg
- Für Korridor-Betrachtung evtl. sinnvoll, für urbane Mobilität schwierig

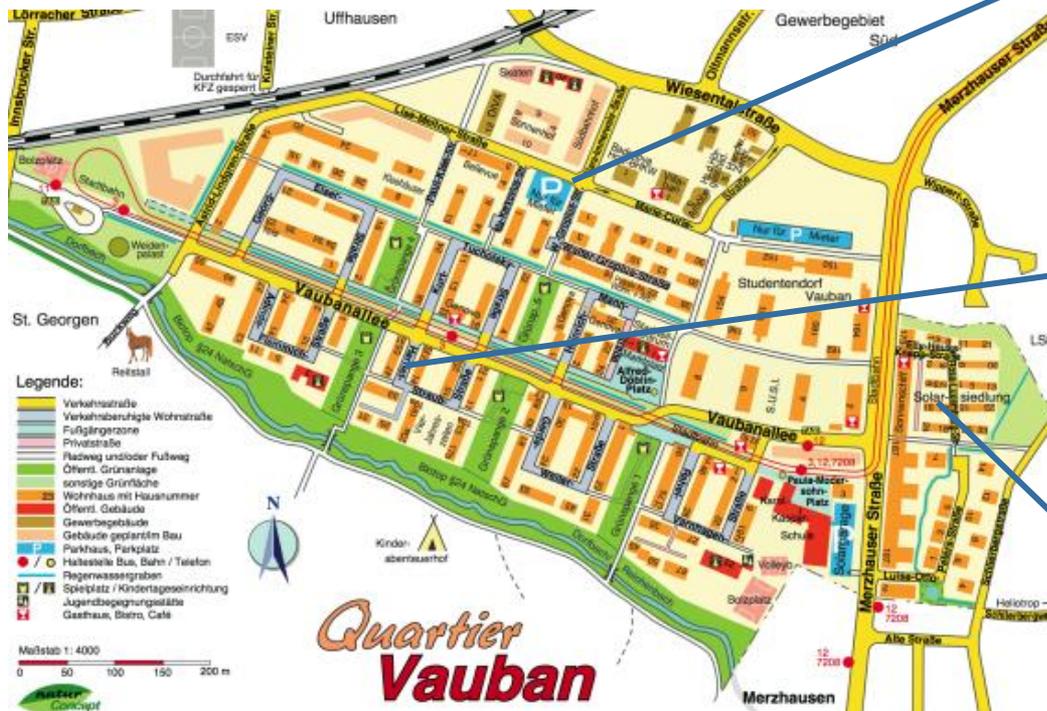
## 5) Was können wir tun?

Am Anfang und am Schluss jeder Autofahrt ist... ein Parkplatz!  
Parkplätze als Kern der Flächenbedarf-Debatte?



## 5) Beispiel Freiburg i.Br., Vauban-Quartier

- > Keine Parkplätze bei den Wohngebäuden
- > Wenige, grosse Parkhäuser
- > Tramhaltestelle immer näher als eigenes Auto



## 5) Was können wir tun?

### «Low hanging fruits», volkswirtschaftlich positiv: Fehlanreize in der Mobilität aufheben

- a) (Ersatzlose) Aufhebung der Parkplatz-Erstellungspflicht
- b) Förderung autofreier Siedlungen
- c) Schaffung einer Rechtsgrundlage, dass Parkieren *bis* 30 Min. in Stadtzentren = gesteigerter Gemeingebrauch (Art 82 Abs 2 BV; siehe auch BGE 122 / 279 aus 1996)
- d) Im Lohnausweis: Bessere Berücksichtigung eines Firmenparkplatzes