

NFP 41 - eine Denkfabrik

Das Nationale Forschungsprogramm „Verkehr und Umwelt“ (NFP 41) ist Ende Januar 2001 zu Ende gegangen. Die 54 Forschungsprojekte dieser „Denkfabrik für eine nachhaltige Mobilität“ haben Entscheidungsgrundlagen für die künftige Verkehrspolitik erarbeitet. Die Themen reichen von der „kombinierten Mobilität“ im Personenverkehr über Kostenwahrheit bis zur Swissmetro, von Gütertransit über Nachhaltigkeitsindikatoren bis zur Verkehrstelematik.

Die Ergebnisse sind in rund 100 Forschungs- und Synthese-Berichten dargestellt.

Zudem sind die Kurzbeschriebe aller Berichte (S9 <http://www.nfp41.ch/reports/synthesis/kf-s09.html>) sowie eine vierfarbige, illustrierte Populärfassung (S10; EDMZ-Nr. 801.700.d <http://www.nfp41.ch/reports/synthesis/kf-s10.html>).

Im Internet finden Sie unter <http://www.nfp41.ch> alle Kurzfassungen der Berichte, viele Tagungsreferate, Hinweise auf weitere Publikationen, ausgebaute Suchmöglichkeiten und direkte Bestellmöglichkeiten per E-Mail-Link. Die Berichte sind erhältlich bei: BBL/EDMZ, 3003 Bern, erhältlich.

Weitere Auskünfte: Programmleitung (Felix Walter, c/o ECOPLAN, walter@ecoplan.ch [<mailto:walter@ecoplan.ch>](mailto:walter@ecoplan.ch), Tel. 031/356 61 61).

Redaktion und Information Mobilservice
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: redaktion@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Raumverträgliche Verkehrspolitik?

Die von Projekten des NFP 41 vorgeschlagenen Massnahmen tragen mit wenigen Ausnahmen zu einer nachhaltigeren Raumordnung bei. Insbesondere die preislichen Massnahmen (bei räumlich richtiger Umsetzung) und ein leistungsfähigerer öffentlicher Verkehr wirken in Richtung der Ziele der Raumordnung, allerdings können sie zum Beispiel das Siedlungswachstum am Rande der Agglomerationen nicht verhindern. Der allgemeine Trend zu einem jährlich 1.5% höheren Raumverbrauch (geringere Dichte) kann ohne zusätzliche Massnahmen kaum gestoppt werden. Dies ist die Bilanz aus Sicht der Raumordnung von Trends und von vorgeschlagenen Massnahmen aus dem NFP 41.

Neben einer Konkretisierung des Begriffs „nachhaltige Raumordnung“ bietet der Bericht einen breiten Überblick über die Wechselwirkungen zwischen Raumordnung und Verkehr und eine kritische Bilanz der Politik in diesem Spannungsfeld.

Projekt C8 (EDMZ-Nr. 801.686.d); Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-c08.html>

Das Gute liegt so nah

Die Siedlungen wachsen am Rand der Agglomerationen, die Verkehrswege werden länger, und deshalb (oder: trotzdem) setzt die Verkehrspolitik grosse Hoffnungen in die Raumordnungspolitik. Diese Broschüre bietet einen leicht lesbaren Überblick über wichtige Tendenzen und Auswirkungen der Siedlungsentwicklungen.

Sie zeigt Möglichkeiten, wie die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklungen besser aufeinander abgestimmt werden könnten, zum Beispiel durch die Siedlungsentwicklung nach innen sowie durch Entwicklungsschwerpunkte an Bahnknoten. Unter anderem wird das Beispiel des Kantons Bern erläutert.

Die Autorin macht Anregungen, wie die Raumplanung des Bundes und der Kantone aktiver werden könnte, um so längerfristig Siedlungsstrukturen der kurzen Wege und damit einen nachhaltigeren Mobilität zu fördern.

Broschüre M22 (EDMZ Nr. 801.668.d), Kurzfassung/Bestellungen

<http://www.nfp41.ch/reports/materials/kf-m22.html>

Umsteigen kann Spass machen

Bahnhöfe und Haltestellen sind häufig eine Schwachstelle im Angebot des öffentlichen Verkehrs. Um das Umsteigen und damit die Intermodalität attraktiv zu machen, sind optimale Fahrpläne und kurze Fusswege am wichtigsten.

Für viele Kunden sind aber auch das Sicherheitsgefühl, der Komfort und die Einkaufsmöglichkeiten eine wichtige Voraussetzung, um Umsteigestellen nicht als lästige Unterbrüche, sondern als attraktive Gelegenheiten (z.B. für kleine Erledigungen) wahrzunehmen.

Dies sind Folgerungen aus einer umfangreichen Studie zur "Soziologie des Umsteigens". Sie basieren auf der Analyse von acht Umsteigestellen in Genf, Lausanne, Bern und Basel mit repräsentativen Umfragen und vertiefenden Interviews. Zudem zeigte eine Auswertung des Mikrozensus, dass die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel am Tag noch recht selten ist und das Umsteigen meist zu Hause erfolgt.

Die Autoren empfehlen u.a., klare Angebotsstandards für Bahnhöfe zu schaffen (z.B. mittels Label), der Bahnhofsplanung punkto Fusswege, Wartemöglichkeiten, Information und Dienstleistungen grössere Beachtung zu schenken und im ländlichen Raum Umsteigestellen im "Niemandland" zu vermeiden.

Illustrierte Broschüre M24 (EDMZ-Nr. 801.670.d); Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch/reports/materials/kf-m24.html>

Szenarien, Simulationen, Swissmetro

Die Swissmetro (unterirdische Magnetschnellbahn Basel-Lugano und Genf-St. Gallen) würde die Zentren stärken. Hingegen gehören die die Randregionen und in den meisten Szenarien auch die kleineren Städte zu den Verlierern. Das Gleichgewicht der sieben Grossregionen der Schweiz würde sich hingegen kaum verändern.

Dies sind die übereinstimmenden Kernergebnisse von zwei Studien, die mit unterschiedlichen Methoden die räumlichen Effekte einer Swissmetro abgeschätzt haben: Die Studie F5a hat verschiedenste Szenarien entwickelt und dabei gezeigt, dass sich je nach politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen (z.B. EU-Beitritt, Wachstum) auch die räumlichen Auswirkungen von Swissmetro erheblich unterscheiden. Im Projekt F5b wurde erstmals für die Schweiz ein integriertes Computersimulationsmodell für Verkehr und Raumnutzung aufgebaut. Beide Ansätze bilden auch für andere aktuelle Fragen der Raumordnung eine wichtige Grundlage.

Projekte F5a (EDMZ-Nr. 801.673.f) und F5b (801.674.d), Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-f05b.html>

Logistik-Drehscheiben als Planungs-Knacknüsse

Ob kleine Lager- und Güterumschlagsplätze oder riesige Logistikzentren (z.B. Embraport beim Flughafen Zürich): Sie sind planerische Knacknüsse, versprechen aber auch wirtschaftliche Vorteile dank der dort angesiedelten Verpackungs- und weiteren Dienstleistungsunternehmungen.

Die Studie B9 belegt: Mit einer besseren Zusammenarbeit von Terminalbetreibern, Transporteuren, Verladern, Bund, Kantonen und Gemeinden können wirtschaftlich, ökologisch und raumplanerisch bessere Lösungen gefunden werden.

Die Studie B7 zeigt die Beispiele Oberrheingraben und Lombardei/Tessin. Es ist absehbar, dass sich die grossen Güterverkehrszentren aus Platzgründen ausserhalb der Schweiz entwickeln werden. Für Logistikplattformen von nationaler Bedeutung sollte ein "Konzept" nach Raumplanungsgesetz optimale Lösungen erleichtern.

Projekte B7 (EDMZ-Nr. 801.627.d) und B9 (EDMZ-Nr. 801.682.f); Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-b07.html>

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-b09.html>

D7: Grenzregionen - auch ein Raumplanungsproblem

Grenzüberschreitende Regionen sind in der Verkehrsplanung ein Sonderfall. Wie sie die besonderen Probleme meistern können, wurde in fünf Fallstudien untersucht:

- Oberrhein (Grüne und Rote S-Bahn-Linie)
- Konstanz/Kreuzlingen (Linie 8 und "Seehaas
- Insubrica (Bahnhof Chiasso-Como und Linie Lugano-Mendrisio-Varese
- Genf/Frankreich (Beispiel "Transport collectif en site propre" TCSP)
- Chablais/Unterwallis (Tonkin-Bahnlinie und Mont-Blanc Express)

Dabei zeigte sich, dass mit innovativen grenzüberschreitenden Verkehrsangeboten grosse Kunden- und Kostensenkungspotenziale erschlossen werden können, wenn Fahrpläne und Tarife beidseits der Grenze aufeinander abgestimmt werden und unnötige Halte und Grenzkontrollen beseitigt werden.

Projekt D7 (EDMZ-Nr. 801.649.f) und fünf Fallstudien; Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-d07.html>

Raumverträglichkeits- oder Nachhaltigkeitsprüfung?

Die bestehenden Beurteilungs- und Prüfverfahren für verkehrspolitische Projekte und Strategien könnten mit geringfügigen Anpassungen einfacher und wirksamer gemacht werden:

Für Grossprojekte müsste die Zweckmässigkeitsprüfung (ZMP) rechtlich und methodisch besser verankert werden und die bisherige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) der ersten Stufe sollte zu einem Beitrag an die ZMP werden. Für Strategien und politische Programme sollte das bestehende Instrument der "Konzepte und Sachpläne" über über die räumlichen Fragen hinaus ausgeweitet werden. Alle Instrumente sollten möglichst einheitliche Nachhaltigkeitskriterien verwenden. Eine möglichst frühzeitige und stufengerechte Beurteilung der Nachhaltigkeit würde die Verfahren vereinfachen. Für die "Nachhaltigkeitsprüfung" braucht es somit kein neues Instrument, sondern nur eine Anpassung des bestehenden Instrumentariums

Projekt (EDMZ-Nr. 801.654.d); Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-c06.html>

Freizeitverkehr: auch ein Raumordnungsproblem

Rund 60% aller Kilometer in der Schweiz sind Freizeitverkehr, wenn man die bisher vernachlässigten Kilometer der ausländischen Besucher mitrechnet.

Diese neuen Schätzungen aus dem Bericht M19 sowie die Strategien aus dem Bericht D5 wurden in Buchform zusammengefasst. Diese Synthese zeigt, dass auch das wachsende Sorgenkind Freizeitverkehr mit Massnahmen auf allen Ebenen nachhaltiger werden könnte, z.B. mit besserem Gepäckservice und Direktverbindungen in Ferienorte und mit einer konsequenten Raumplanung. Die Wirkung und die Akzeptanz der Massnahmen werden grob abgeschätzt.

Projekte D5 (EDMZ-Nr. 801.658.d) und M19 (EDMZ-Nr. 801.659.d), Buch „Nachhaltiger Freizeitverkehr“ (R. Meier; Rüegger Verlag); Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch./reports/projects/kf-d05.html>

Bessere internationale Bahnverbindungen

Die Schweiz will ihren Anschluss ans internationale Bahnnetz verbessern. Die Reisezeiten auf der Schiene müssten im Durchschnitt um 20% gesenkt werden, um gegenüber der Strasse konkurrenzfähig zu werden. Zahlreiche Wünsche verschiedener Regionen und viele Varianten stehen derzeit zur Diskussion.

In der Studie werden die Daten zur Nachfrage im internationalen Personenverkehr auf der Schiene, der Strasse und der Luft ausgewertet und acht verschiedene mögliche Bahnverbesserungen systematisch nach den Kriterien der Nachhaltigkeit analysiert.

Besonders viel versprechend sind im Westen die Neubaustrecken "Mâcon" und "Sillon alpin" (Genf-Chambéry). Eine kombinierte Neubau-/Ausbaustrecke nach Ulm sowie die Neubaustrecke Lugano-Magenta werden ebenfalls günstig beurteilt.

Projekt B6 (EDMZ-Nr. 801.639.d); Kurzfassungen/Bestellungen:

<http://www.nfp41.ch./reports/projects/kf-b06.html>