

Etude sur la mobilité des Vaudois et des Genevois La marche globalement en progression

Publiée en mars, une étude coordonnée par l'EPFL sur la mobilité des Vaudois et des Genevois entre 2000 et 2010 confirme un recul global de la voiture dans les deux cantons: augmentation du nombre de ménages sans voiture, croissance très nette du nombre de titulaires d'un abonnement de transports publics mais aussi baisse de l'attrait du permis chez les jeunes (18-24 ans). On doit ce recul notamment aux transports publics, en particulier en ville et dans les communes suburbaines. Mais pas seulement. La part des déplacements à pied a connu la plus forte progression globale, dont les politiques publiques doivent désormais tenir compte. En 2000, la marche représentait 29% et 25% des déplacements dans le canton de Genève et de Vaud, contre respectivement 37% et 31% en 2010. La Suisse se dotera-t-elle à l'avenir d'une stratégie nationale piétonne, à l'instar de la Norvège, premier pays au monde à avoir fait le pas en 2012? (Langues: fr, en)

Pour plus d'informations:

Rapport technique EPFL: La mobilité des Genevois et des Vaudois

<http://mrmt.epfl.ch>

Microrecensement mobilité et transports 2010

www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/fr/00.xml

Office fédéral des routes OFROU, Mobilité douce

www.mobilite-douce.ch

Associations de promotion des déplacements à pied

www.rue-avenir.ch / www.mobilitepietonne.ch

Studie zur Mobilität in den Kantonen Waadt und Genf Der Fussverkehr ist auf dem Vormarsch

Das Auto befindet sich in den Kantonen Waadt und Genf tendenziell auf dem Rückzug. Zu diesem Schluss kommt eine Studie zur Mobilität zwischen 2000 und 2010 unter der Leitung der EPFL, die im März 2014 veröffentlicht wurde. Die Autoren stellen eine Zunahme der Anzahl Haushalte ohne Auto, des Anteils junger Erwachsener zwischen 18 und 24 Jahren ohne Führerausweis, sowie der Anzahl ÖV-AbonnentInnen fest. Gemäss der Studie ist diese Entwicklung auf die wachsende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen, insb. in den Städten und Agglomerationen. Aber nicht nur: der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Wege ist gesamthaft am stärksten angestiegen, was für die zukünftige Verkehrspolitik eine interessante Erkenntnis darstellt. Im Jahr 2000 lag der Anteil des Fussverkehrs bei 29% (Genf) bzw. 25% (Waadt) der zurückgelegten Wege, bis 2010 erhöhte sich dieser auf 37% bzw. 31%. Norwegen verfügt seit 2012 als erstes Land über eine nationale Fussverkehrsstrategie – ein Vorbild für die Schweiz und andere? (Sprachen: fr, en)

Weitere Informationen:

Download des Schlussberichts der EPFL (fr)

<http://mrmt.epfl.ch>

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

www.portal-stat.admin.ch/mz10/files/de/00.xml

Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr

www.langsamverkehr.ch

Schweizer Verbände zur Förderung des Fussverkehrs

www.fussverkehr.ch / www.rue-avenir.ch (fr)

02.04.2014

Wie hat sich das Image des Autos und des öffentlichen Verkehrs in den letzten 20 Jahren entwickelt und mit welchen Konsequenzen? Vincent Kaufmann, Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der Technischen Hochschule in Lausanne (EPFL) sorgt für neuen Diskussionsstoff.

Vincent Kaufmann

«So wird die Schweiz eine grosse städtische Agglomeration»

VCS-Magazin: Sie haben eine Untersuchung über die bestehenden Verkehrsmittel und deren Nutzung in den Städten Genf, Lausanne, Yverdon und Bern durchgeführt. Welche Entwicklung haben Sie festgestellt?

Vincent Kaufmann: Wir haben eine Untersuchung aus den Jahren 1993/94 wiederholt, um zu messen, wie sich das Image und die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel entwickelt haben. Zunächst einmal haben wir festgestellt, dass das Auto in den vergangenen Jahren an Bedeutung eingebüsst hat; gleichzeitig sind viele negative Vorurteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr verschwunden. Und mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs zu sein, ist nicht länger bloss etwas für die Armen. Damit verändert sich vieles!

Was genau?

Zunächst bedeutet das, dass die Nutzerinnen und Nutzer aus einem breiteren Angebot objektiver wählen. Als Folge davon haben sich die beiden Fronten Autofahrende versus Velofahrende und Fussgänger aufgelöst. Die meisten Leute haben keine Vorurteile, sie sind sogenannt multimodal: Sie wählen das am besten geeignete Verkehrsmittel, wobei sie am meisten Wert auf Komfort legen, erst dann folgen die Kriterien Reisedauer und Preis. Das Image und die Nutzung der Verkehrsmittel hat sich also verändert, die Stimmung ist positiv: Werden Massnahmen ergriffen, so zeigen diese langfristig Resultate.

Mit welchen politischen Konsequenzen?

Die multimodale Bevölkerung hat kein Verständnis mehr für einzelne Fonds und Kasse-

li, die bestimmten Verkehrsmitteln zugeteilt sind. Die öffentliche Meinung hat sich dahingehend verändert, dass die Bevölkerung bereit ist zu akzeptieren, dass die Einnahmen aus der Treibstoffsteuer auch für den öffentlichen Verkehr genutzt werden. Den Nutzerinnen und Nutzern ist daran gelegen, dass das System als Ganzes gut funktioniert. Es geht nicht mehr darum, ein Verkehrsmittel dem anderen vorzuziehen.

Sie haben bereits vor einem Gegeneffekt gewarnt, den der Ausbau des Bahnangebots mit sich bringt: zunehmend längere Pendlerstrecken. Welche Risiken verbergen sich dahinter?

Das ist ein ungewollter und wahrscheinlich nicht wünschenswerter Effekt, der durch schnellere Verbindungen, mehr Komfort

viel Geld investiert wird, aber bis zu welchem Punkt? Die Verkehrsmittel sind meiner Meinung nach nicht ein Ziel an sich, und das Netz wird an seine Grenzen kommen.

Und die sozialen Auswirkungen?

Dieser Trend schwächt den sozialen Zusammenhalt in der Schweiz: Lieber pendelt man, als umzuziehen und sich in einer anderen Sprachregion zu integrieren. Damit verlässt man die Chance, die andere Kultur wirklich gut kennenzulernen. Auf nationaler Ebene macht diese Entwicklung aus der Schweiz eine grosse städtische Agglomeration, und ich bin nicht sicher, ob die Schweizer Bevölkerung das möchte. Das Raumkonzept, das Bund und Kantone entwickelt haben, sieht ganz klar eine multipolare und dezentralisierte Schweiz vor. In Wirklichkeit entwickelt sich ein Netz mit den drei Zentren Basel, Zürich und Lausanne/Genf, was dazu führt, dass die Bevölkerung immer schneller unterwegs ist und immer längere Distanzen

Das Auto hat an Bedeutung eingebüsst; gleichzeitig sind negative Vorurteile gegenüber dem öffentlichen Verkehr verschwunden.

und niedrigere Preise im öffentlichen Verkehr hervorgerufen wird. Berufstätige pendeln lieber, als in die Nähe des Arbeitsplatzes zu ziehen. Und diese Wahl hat verschiedene Konsequenzen. In erster Linie eine Überlastung des Bahnnetzes. Mitunter beunruhigen mich die Diskussionen über die Milliarden, die in die Bahn investiert werden sollen, um die Taktfrequenzen zu erhöhen. Wie wird die Situation in 20 Jahren aussehen? Ich befürchte eine Flucht nach vorne, bei der enorm

zurücklegt. Was passiert in 30 Jahren, wenn 20 Prozent der Bevölkerung eines Kantons in einem anderen Kanton arbeiten? Macht unsere politische Organisation dann noch Sinn?

Was schlagen Sie vor?

Die SBB ist nicht für die Raumplanung in der Schweiz zuständig. Es ist an der Zeit, sich Gedanken darüber zu machen, welche Ziele die Schweiz mit der Bahnstrategie erreichen soll. Sind schnellere Verbindungen in die grossen

Städte und mehr Komfort für Langstreckenpendelnde zwingend notwendig? Welche Art von Ausbau stimmt mit den politischen Zielen überein, die Bund und Kantone fixiert haben? Ich schlage vor, dass man über diese Punkte diskutiert, statt einer unüberdachten

Dieser Trend schwächt den sozialen Zusammenhalt in der Schweiz: Lieber pendelt man, als umzuziehen.

Entwicklung freien Lauf zu lassen, die einzig auf der Übersättigung einiger Bahnlinien beruht.

Wie stehen die Westschweizer Städte in der Untersuchung gegenüber Bern da?

Bern schnitt bereits 1994 gut ab, und die Verkehrspolitik hat sich seitdem ständig verbessert. Aber die welschen Agglomerationen haben ganz schön aufgeholt, man kann nicht mehr von 30 Jahren Rückstand sprechen wie früher. Was die Nutzung des öffentlichen Verkehrs anbelangt, so hat sich die Romanandie den Städten Bern und Zürich stark angenähert.

Welche Unterschiede haben Sie zwischen den Westschweizer Städten festgestellt?

Genf und Lausanne haben das Thema unterschiedlich angepackt und unterschiedliche Ergebnisse erzielt. Das zeigt, dass die Art und Weise, wie man ein Netz plant, das Resultat entscheidend beeinflusst. Die Metro M2 hat für Lausanne einen gros-

sen symbolischen Wert. Mit dieser Metro hat die Stadt einen qualitativen Sprung gemacht und einen Grossstadt-Status erlangt. Seitdem hat sich auch das Image des öffentlichen Verkehrs erheblich verbessert. Dagegen hat Lausanne politisch den Strassenverkehr noch nicht angepackt. Bislang hat sie nur wenige oder gar keine Parkbeschränkungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt.

Und Genf?

Genf wollte härter durchgreifen und hat die Parkplätze und den Strassenverkehr eingeschränkt, bevor das Angebot im öffentlichen Verkehr ausreichend ausgebaut war. Und Genf hat vor allem auf das Tram gesetzt, das

dem Bus punkto Kapazität überlegen ist. Verbesserungen in den Bereichen Komfort und Reisegeschwindigkeit sind ausgeblieben. In der Folge ist der Autoverkehr zwar stark zurückgegangen, aber das schlechte Image des öffentlichen Verkehrs ist geblieben! Damit besteht ein grosses politisches Risiko, wieder zu einer autofreundlichen Politik zurückzukehren, wie die Forderungen einiger populistischer Parteien und das gigantische Strassenprojekt «Überquerung des Genfer Seebeckens» zeigen. Die grosse Chance für Genf ist die CEVA, die Eisenbahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse, das grösste öffentliche Bauvorhaben seit 100 Jahren. Die doppelte Gleisführung ermöglicht einen gewissen Spielraum und erlaubt Kapazitätsreserven.

Interview: Marie-Claire Chamot Iuliano



Vincent Kaufmann

Vincent Kaufmann ist Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Lausanne (EPFL). Er leitet das stadtsoziologische Labor (Laboratoire de sociologie urbaine) und arbeitet seit 2003 an einem Forschungsprogramm, das die aktuellen Veränderungen in den Städten in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung untersucht. Im Jahr 2010 beteiligte er sich am Aufbau des Forums «Vies Mobiles», einer Versuchs- und Forschungsanstalt, die von der französischen Bahngesellschaft SNCF ins Leben gerufen wurde und deren wissenschaftliche Leitung er seit 2011 innehat.



0 LITER AUF 100 KM.

wegwärts 8: CHF 995.– auf www.simpel.ch

SIMPEL

VELOS, DIE MAN BRAUCHT.