

«Perspektiven für kurze Autos»

SVI Forschungsbericht (Zusammenfassung; Sprache: de und fr)

Dank der Zusammenarbeit zwischen Mobilservice und der Vereinigung schweizerischer Verkehrsingenieure SVI finden Sie nun alle Zusammenfassungen der SVI Forschungsberichte seit 2003 in der Mobilservice Datenbank.

Den vollständigen Bericht «Perspektiven für kurze Autos» können Sie auf der SVI Website <http://www.svi.ch> bestellen.

Weitere Zusammenfassungen auf unserer Datenbank finden Sie mit dem Suchtool. Einfach „SVI Forschung“ oder ein beliebiges Stichwort eingeben.



«Perspektiven für kurze Autos»

Rapport de recherche de la SVI (résumé ; langue : allemand & français)

Grâce à la collaboration initiée entre Mobilservice et l'Association suisse des ingénieurs en transports SVI, vous avez désormais la possibilité d'accéder à tous les résumés des rapports de recherche de la SVI au travers de la banque de données de Mobilservice.

Vous pouvez commander le rapport complet «Perspektiven für kurze Autos», par le biais du site Internet de la SVI, à l'adresse <http://www.svi.ch>.

Pour accéder à d'autres documents dans notre base de données, introduisez simplement dans l'outil de recherche le terme « SVI recherche » ou tout autre mot-clé.



16.01.2006

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

ZUSAMMENFASSUNG

Aus einer Mischung aus Überfluss, ökologischem Gewissen und knapper werdenden Parkräumen in den Agglomerationen werden heute Kleinstfahrzeuge mit High Tech - Ausrüstungen gebaut, die primär von Lifestyle-Leuten gefahren werden.

Unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Verkehrspolitik werden die Chancen und Grenzen des Einsatzes von kurzen Fahrzeugen aufgezeigt. Führt dieser Fahrzeugtyp zu einem höheren Fahrzeugbestand in den Städten und somit zu mehr Verkehrsunfällen, mehr Parksuchverkehr und Umweltbelastungen oder kann er tatsächlich zu einem neuen Mobilitätsverständnis unter Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln beitragen?

Die Mobilität ist aus sozialen und ökonomischen Gründen grundsätzlich erwünscht. Allerdings setzen die ökonomische Belastung sowie unerwünschte soziale und ökologische Begleiterscheinungen Grenzen. Aufgrund der knappen Verkehrsräume, Stausituationen, hohen Lärm- und Luftbelastungen sowie der extremen Verkehrsspitzen während der Hauptverkehrszeiten muss ein städtischer Personenverkehr flächensparend und emissionsarm sein. Obwohl das Einsparpotenzial bei der Luftbelastung dank den neuen Grenzwerten der Abgasvorschriften (EURO III / IV) bei den (Kurz-) Fahrzeugen beträchtlich ist, kann bezüglich der Umweltbelastungen nur ein gut ausgelastetes, modernes Kurzfahrzeug gegenüber dem öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig sein.

Die Analyse der einzelnen Fahrzwecke sowie der Benutzergruppen zeigt, dass sich die Lenkenden von kurzen Fahrzeugen in ihrem Verkehrsverhalten nicht von durchschnittlichen Fahrzeuglenkenden unterscheiden. Die Gedanken der Nachhaltigkeit (geringe Schadstoffemissionen, angemessene Transportleistung) stehen weder bei den Lenkenden von Micro- (kürzer 3.00 m) und Minifahrzeugen (kürzer 3.55 m) noch bei den Lenkenden von Midifahrzeugen (kleiner 4.00 m) im Vordergrund. Das Fahrzeug wird vielfach nicht als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr sondern als Transportmittel für den Alltag eingesetzt. Insbesondere für den Arbeitsweg, beim Einkauf und für den Ausgang wird das Kurzfahrzeug benützt. Für das Wochenende und die Ferien wird wenn möglich auf ein grösseres Auto oder öffentliches Verkehrsmittel zurückgegriffen.

Da bei rund 50% der befragten Lenkenden mehr als ein Fahrzeug im Haushalt steht und rund 85% einen sehr einfachen Zugriff auf ein grösseres Fahrzeug haben, wird mit allfälligen Förderungsmassnahmen für Kurzfahrzeuge nicht eine nachhaltige Mobilitätsform sondern der Einsatz von Zweitfahrzeugen gefördert. Insbesondere wenn die Fahrzeuglenkenden von diversen Vergünstigungen und Privilegien profitieren können, ist die Versuchung gross, sich neben dem Familienfahrzeug für das Wochenende und die Ferien ein Zweitfahrzeug für den Alltag zuzulegen.

Da mit dem öffentlichen Verkehr (OeV) für den Alltag bereits ein gutes, nachhaltiges Transportmittel existiert und die für die Förderung von Kurzfahrzeugen massgebenden Zielgruppen ‚Pendler‘ und jugendliche Erwachsene zugleich die wichtigsten Benutzer des OeV sind, muss eine Konkurrenz dieser zwei Transportmittel vermieden werden.

Bei allen möglichen Fördermassnahmen, (steuertechnische Vergünstigungen, mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfte Angebote sowie Bevorzugung beim Parkieren), besteht die Gefahr, dass das Verkehrsverhalten negativ beeinflusst und der OeV durch die steigende Attraktivität des Kurzfahrzeuges konkurriert wird. Zudem kann durch all die unter den oben genannten Bedingungen realisierbaren Massnahmen kein für messbare Veränderungen genügend grosser Anteil Kurzfahrzeuge am Fahrzeugpark erreicht werden. Bei einer stärkeren Förderung sind Veränderungen beim Modal Split zu ungunsten des OeV zu befürchten. Somit profitiert schlussendlich von der Förderung kurzer Fahrzeuge nicht die Allgemeinheit sondern der einzelne Fahrzeuglenkende, der sich sein Fahrzeug vom Staat noch finanziell unterstützen lässt.

Trotz den kurzen Abmessungen und den tendenziell geringeren Emissionen ist das Kurzfahrzeug keine nachhaltige Mobilitätsform, die die Verkehrsprobleme in der Stadt (Sättigung, erschwerte Zugänglichkeit, Staus, Belegung von öffentlichem Raum usw.) lösen kann. Im Kontext der Nachhaltigkeit sind somit auch Kurzfahrzeuge, wie alle Motorfahrzeuge, nicht förderungswürdig. Die Wahl des Verkehrsmittels ist für die Umweltproblematik entscheidend. Nicht die Entscheidung für ein Kurzfahrzeug, sondern der Entscheid gegen das persönliche Fahrzeug muss gefördert werden. Mit Car-Sharing, einer guten Nahversorgung sowie der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann die ‚Autofreiheit‘, also die Freiheit ohne Auto, massgebend unterstützt werden.

In Gebieten hingegen, in denen der OeV keine Alternative bietet und bei Verkehrsangeboten die als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr konzipiert sind, kann die Bevorzugung von sparsamen Fahrzeugen (unabhängig ihrer Länge) zweckmässig sein. Diese sparsamen Fahrzeuge können durch ein Label gekennzeichnet und gegenüber den herkömmlichen Fahrzeugen bevorzugt behandelt werden (z.B. in ländlichen Gebieten als Zubringer zu P&R - Anlagen, bei Mietfahrzeugen mit tieferem Steuersatz).

RÉSUMÉ

La symbiose résultant de la surabondance économique, d'une conscience écologique et de la restriction des espaces de parcage dans les agglomérations a disposé au développement de mini-véhicules disposant d'équipements high tech et principalement conduits par des gens branchés.

Les potentialités et les limites de l'utilisation de mini-véhicules ont été mises en évidence sous l'angle de la prise en considération d'une politique des transports à long terme. Ce type de véhicule mène-t-il à un nombre plus élevé de véhicules en ville et ainsi à un nombre plus élevé d'accidents, à plus de trafic à la recherche à une place de parking et à des impacts élevés sur l'environnement, où peut-il en effet contribuer à une nouvelle compréhension de mobilité en se mettant en réseau avec d'autres moyens de transport?

La mobilité constitue un objectif à atteindre pour des raisons sociales et économiques. Des effets secondaires indésirables d'ordre social et écologique placent toutefois des limites. L'exiguïté des espaces de circulation, les situations de files d'attente, les charges élevées de bruit et d'émissions polluantes ainsi que les afflux extrêmes de circulation aux heures de pointe de trafic sont des raisons pour lesquelles la circulation urbaine doit être économe en espace et pauvre en émissions. Bien que le potentiel de diminution des émissions polluant l'air provenant des véhicules et mini-véhicules soit considérable grâce aux nouvelles valeurs limites des prescriptions relatives aux émissions d'échappement (EURO III / IV), seul un mini-véhicule moderne, avec un bon taux d'occupation, est en mesure de concurrencer les transports publics s'agissant des émissions polluantes.

L'analyse des différents motifs pour lesquels les véhicules sont utilisés de même que l'analyse des groupes d'utilisateurs mettent en exergue que le comportement des conducteurs de mini-véhicules ne dévie pas significativement de la moyenne des conducteurs. La conscience d'une perspective durable n'était prioritairement présente à l'esprit des conducteurs de micro-véhicules ou de mini-véhicules (d'une longueur inférieure à 3,55 m) ni des conducteurs de voitures de classe moyenne (d'une longueur inférieure à 4,00 m). Le véhicule ne sert souvent pas comme supplément au transport public, sinon comme moyen de transport de tous les jours. Le mini-véhicule est notamment utilisé pour le chemin au travail, pour faire des achats et pour sortir le soir. Pour le week-end et les vacances, on recourt si possible à une voiture plus grande ou à un moyen de transport public.

Etant donné qu'environ 50% des conducteurs interrogés disposent de plus qu'un véhicule et qu'environ 85% ont accès très facile à un plus grand véhicule, cela n'est pas une forme de mobilité durable de promouvoir les mini-véhicules, mais plutôt l'utilisation d'un deuxième véhicule. En particulier, si les conducteurs peuvent profiter de différents privilèges, la tentation est grande de posséder un deuxième véhicule pour le quotidien à côté du véhicule de famille pour le week-end et les vacances.

Dans la mesure d'une part où il existe déjà les transports publics qui sont un transport répondant aux exigences du développement durable, et dans la mesure d'autre part où les groupes cibles "pendulaires" et "jeunes adultes" pertinents pour l'incitation sont en même temps les usagers les plus importants des transports publics, il convient d'éviter une concurrence entre ces deux modes de transport.

Avec toutes les mesures d'incitation (des avantages de nature fiscale, des offres combinées avec les transports publics ainsi que des solutions de parcage), le danger existe que le comportement en circulation des usagers soit influencé négativement et que les transports publics soient concurrencés par l'attractivité croissante des mini-véhicules. Au moyen de toutes les mesures réalisables aux conditions ci-dessus évoquées, on ne parvient pas à atteindre une part suffisamment importante de mini-véhicules dans le parc de véhicules pour obtenir une amélioration mesurable. Lors d'une incitation renforcée, des modifications du report modal en défaveur des transports publics sont à craindre. Ce n'est pas le public mais le conducteur individuel qui profite ainsi de la promotion des mini-véhicules, son véhicule étant subventionné par l'État.

Malgré les dimensions courtes et les émissions tendanciuellement plus faibles, le mini-véhicule n'est pas une forme de mobilité durable qui puisse résoudre les problèmes des transports dans la ville (la saturation, l'accessibilité plus compliquée, des embouteillages, l'occupation de l'espace public etc.). Ainsi, dans le contexte de du développement durable, les mini-véhicules comme d'ailleurs tous les véhicules motorisés, ne sont pas dignes d'incitation. Le choix du moyen de transport est crucial pour la problématique de l'environnement. Ce n'est pas la décision pour un mini-véhicule, mais la décision contre le véhicule personnel qui doit être encouragée. A l'aide du Car-Sharing, d'un bon approvisionnement local ainsi que d'un bon réseau de moyens de transport public, la "liberté de voiture", c'est-à-dire la liberté sans voiture, peut ainsi être soutenue de manière décisive.

En revanche, dans les régions où les transports publics n'offrent pas d'alternative, et en cas d'offres de transports conçues comme complémentaires aux transports publics, l'attribution de privilèges à des véhicules économiques (indépendamment de leur longueur) peut se révéler pertinente. Ces véhicules économiques peuvent être pourvus d'un label et bénéficier d'un traitement privilégié par rapport aux véhicules conventionnels (par exemple dans des régions rurales comme véhicules d'approche aux parkings d'échange P+R, ou encore avec des véhicules de location bénéficiant d'une fiscalité allégée).