

Roundtable SVS vom 30.10.2013

Zusammenstellung der diskutierten Themen nach Thesen und Antithesen

Auslastung/ Knappheit

These: Es muss gelingen, die fiskalischen Fehlanreize zu entfernen
Die Verkehrssysteme sind völlig ungenügend ausgelastet.

Es muss gelingen Knappheiten zu schaffen (Siedlung, Energie, Finanzen)
Knappheiten sind zwingend, Mobility Pricing ein Weg dahin

Antithese: Leit- und Lenksysteme werden in Zukunft überholt sein

Flugverkehr

These: Der Flugverkehr gehört zu den grössten Wachstumstreibern bei
der Verkehrsleistung

Antithese: Keiner spricht vom Flugverkehr, weil es international reguliert ist

Infrastruktur

These: Auch im Infrastrukturbereich brauchen wir mehr Konkurrenz
(Liberalisierung)

Antithese: ein Infrastrukturmoratorium muss uns erlauben, die nötigen
Knappheiten zu schaffen
Die Koordination unter den Verkehrsträgern muss verbessert werden

Life Style/ Konsumgut

These: In der Multioptionsgesellschaft wurde öV zum Lifestyle

Antithese: Die sozialen Ungleichheiten im Verkehr werden zunehmen

Menschenrecht Mobilität/ Freiheit

These: Mobilität ist kein Menschenrecht, wird aber so behandelt

Antithese: Mobilität verspricht, nie mehr leiden, Bewegung ohne körperliche Anstrengung

Mobilitätsformen/-bedürfnisse

These: Mobilität ist nicht nur Raumüberwindung, es ist auch Zweck an sich.
Mobilität ist eine soziale Errungenschaft
Mobilität ist lustgetrieben
Immer unterwegs zu sein, wird zur Normalität

Antithese: Mobilität kann gesteuert werden über Kosten/ Zeit/ Energie etc.

Neue Technologien

These: Die neuen Technologien gehören zu den Treibern des Verkehrswachstums
(Reboundeffekt)
Insbesondere Kommunikationsplattformen werden die Verkehrswelt verändern

Antithese: Das Auto büsst seine Position als Statussymbol ein
Von Effizienz kann nicht die Rede sein (Rebound)

Ökologie

These: Kann es gelingen, eine normative Grösse für den „Mobilitätsfussabdruck“
pro Person zu bestimmen?
Es braucht eine ökologische Verkehrswende

Antithese: In Zukunft wird Mobilität ökologischer und günstiger!!
Antithese: Ökologie in der Mobilität ist Ablasshandel

Preise

These: in den neuen Verkehrspreisen sind ökologische Faktoren enthalten
Die externen Kosten müssen im Verkehrspreis enthalten sein

Antithese: Es bringt nicht den erhofften Lenkungseffekt, den Verkehr zu
verteuern. Relevant sind nicht die finanzielle Kosten, sondern der Faktor Zeit
Die drei politischen Autonomieebenen der Schweiz werden Realität bleiben

Raumplanung

These: Verkehrs- und Raumplanung erfolgen aus einer Hand, auf Bundesebene
Das Raumkonzept des Bundes geht vergessen, obschon es gute Ansätze hat
Die bauliche Dichte muss mit der Mobilität verknüpft werden

Antithese: Die bekannten Planungsphilosophien versagen, wenn es um Verkehrsvermeidung
geht (siehe NL-Analysen)
Zwischen Marktwirtschaft und staatlicher Planwirtschaft steht das Modell der Gemeingüter,
welches für den Verkehr adäquat erscheint (wie Luft, Allmend, etc.)

Stellung öV

These:

Die Zukunft ist öV. MIV wird den Verkehrsbedürfnissen nicht mehr gerecht.

MIV ist nur bedingt nachhaltig.

Funktionale Trennungen sind nicht mehr aktuell

Antithese: In 30 Jahren gibt es weder MIV noch öV mehr, nur noch Mobilität

Treibstoffe/ Energie

These: Öl und Energie sind die Wachstumstreiber des Verkehrs. Aber, das konventionelle Öl wird uns ausgehen. Wir werden den Verkehr total umbauen müssen.

Antithese: Mobilität und Verkehr finden ölnabhängig statt

Verkehrspolitischer Stillstand

These: Nach dem Energietrialog der Verkehrstrialog, um aus der Erstarrung zu erwachen

Antithese: Die Infrastrukturspirale dreht weiter, immer mehr von allem Zweckbindungen führen zum verkehrspolitischen Stillstand

Wirtschaftsfaktor Verkehr

These: Der Verkehr wird effizienter, sprich weniger Mobilität pro BIP-Einheit
Der Verkehr muss besser differenziert werden (nach Nutzen z.B.)

Antithese: Der Verkehr, insb. die Infrastrukturen sind teurer als behauptet,
Strasse 3mal so teuer, öV 2mal so teuer.
